W numerze:

- **POLSKI SILNIK DO MOTOSZYBOWCÓW**
- **NOWY SZYBOWIEC CZECHOSŁOWACKI WK-1**
- **KOSMICZNY MELDUNEK**

SKRZYDLATA POLSKA

NR 13
(1029)

28
MARCA
1971

CENA 2 ZŁ



Jak widzimy na zdjęciu, samolot PZL–104 „Wilga-35" jest wdzięcznym tłem dla naszych pań. Wysokim uznaniem specjalistów i użytkowników cieszą się natomiast wszystkie wyroby polskiego przemysłu lotniczego, o którym piszemy na str. 4–5.

Zdjęcie: HENRYK KUCHARSKI

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPFF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 2060 U—54

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

Z TYGODNIA NA TYDZIEŃ • Z TYGODNIA NA TYDZIEŃ



WARSZAWA

● **Z udziałem** 431 delegatów reprezentujących 122 tys. stołeczną organizację partyjną, obradowała w dniach 12—13 marca br. XIII warszawska konferencja sprawozdawczo-wyborcza PZPR. I sekretarzem KW PZPR został ponownie **Józef Kępa.** Członkami KW wybrano m.in.: **Sylwestra Kędzińskiego** — montera WSK II „Delta", **Mieczysława Topka** — tokarza w WSK Okęcie i **Stanisława Wasilewskiego** — kierownika wydziału w Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „Delta"; zastępcą członka KW został dyrektor Instytutu Lotnictwa — **Zbigniew Pawlak;** stolarz WSK Okęcie **Wojciech Gołębiowski** został członkiem Warszawskiej Komisji Kontroli Partyjnej.

● **Rozstrzygnięto** drugi etap konkursu na zabudowę warszawskiego centrum, tzw. Ścianę Zachodnią. Nagrodzony projekt zakłada, że w zachodniej części centrum stolicy stanie Miejski Dworzec Lotniczy LOT-u i Dworzec Centralny PKP. Znajdą się tam również trzy hotele. Najwyższy z nich (lotniczy), zlokalizowany u zbiegu Al. Jerozolimskich i Chałubińskiego, powiązany z dworcem miejskim LOT-u, będzie liczył 40 kondygnacji (130 m).

● **W Muzeum Techniki** otwarto wystawę pn. Elektronika — czynnikiem postępu w gospodarce narodowej". Ekspozycja — przygotowana przed VI kongresem techników polskich — czynna będzie do 5 kwietnia br.

● **Prezes** Aeroklubu PRL gen. bryg. **Władysław Jagiełło,** pełniący funkcję wiceprezydenta FAI, oraz wiceprezes APRL płk. pil. **Stanisław Skalski,** przebywali w połowie marca br. w Paryżu, gdzie wzięli udział w posiedzeniach Rady Międzynarodowej Federacji Lotniczej i międzynarodowej komisji lotnictwa sportowego FAI.

● **W siedzibie** Biura ZG APRL odbyło się 15 marca br. spotkanie kombatantów ludowego lotnictwa polskiego. Zebrani zgłosili m.in. akces współpracy z Aeroklubem PRL w działalności propagandowej.

POZNAŃ

● **Prezes** poznańskiego KSL **J. Czarnecki** przekazał w imieniu Poznańskiego Klubu Seniorów Lotnictwa dla Wielkopolskiego Muzeum Wojskowego oryginalny mundur nieżyjącego już dziś lotnika — uczestnika Powstania Wielkopolskiego i pilota 3 pułku lotniczego — **Józefa Woźniaka.** W uroczystości przekazania dyrekcji muzeum cennego eksponatu wzięli udział poznańscy seniorzy lotnictwa — uczestnicy Powstania. Obecny był dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski.**

BYDGOSZCZ

● **Pracownicy** Aeroklubu Bydgoskiego wpłacili 177 zł na odbudowę Zamku Królewskiego w Warszawie.

LESZNO

● **W Centrum** Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL odbyła się w dniach 9—13 marca br. odprawa szkoleniowa dla kierowniczego personelu służby propagandowej i modelarskiej aeroklubów. Dokonano oceny działalności społeczno—politycznej, propagandowej i modelarskiej za rok 1970 oraz omówiono wytyczne na rok bieżący. Odprawie przewodniczył szef Działu Społeczno—Politycznego APRL mgr **Tadeusz Kamiński.**

STALOWA WOLA

● **Na zebraniu** sprawozdawczym Aeroklubu Stalowowolskiego w dniu 14 marca br., omówiono dotychczasowy dorobek klubu i zadania na rok bieżący. Postanowiono m.in. powołać w klubie Sekcję Spadochronową.

SŁUPSK

● **14 marca br.** obradowało walne zgromadzenie sprawozdawcze Aeroklubu Słupskiego. Wziął w nim udział sekretarz generalny Aeroklubu PRL płk dypl. **Stanisław Miler.** W toku obrad podsumowano działalność klubu w roku ubiegłym i wytyczne zadania na 1971 r.

KIELCE

● **Tegoroczne** XV Spadochronowe Mistrzostwa Polski (27.VIII—5.IX.), które organizuje Aeroklub Kielecki, włączone zostały do programu obchodów IX wieków Kielc.

LUBLIN

● **Lubelski** Klub Seniorów Lotnictwa przy aeroklubie, liczący 19 członków, odbył swe walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezesem na kolejną kadencję wybrano **Karola Krasuckiego.** W toku zebrania zgłoszono projekt, aby klub seniorów lubelskich połączyć z klubem seniorów w Świdniku.

● **Staraniem** Dowództwa Wojsk Lotniczych rozpoczęto we wsi Dys, w powiecie lubelskim (znanej z pierwszego lotniska na szlaku walk LLP), budowę domu nauczyciela dla 6 rodzin. W miejscowości tej, jak wiadomo, lotnicy wojskowi wybudowali w 1968 r. szkołę podstawową. Dom nauczyciela, którego koszt budowy wyniesie ok. 1,3 miliona zł, ma być oddany do użytku w tym roku.

WROCŁAW

● **Stolica** Dolnego Śląska otrzymała dwa nowe połączenia w komunikacji lotniczej z Krakowem i Szczecinem, które to miasta z kolei mają obecnie przez Wrocław bardzo dogodne połączenia lotnicze. Trasę Kraków — Wrocław — Szczecin i spowrotem obsługują samoloty An-24, a czas przelotu (łącznie z półgodzinnym międzylądowaniem we Wrocławiu) trwa 2 godziny 35 minut.

PODWÓJNY SUKCES WKS „WAWEL"

13 marca br. zakończyły się w Jeleniej Górze V Zimowe Zawody Spadochronowe o puchar redakcji „Żołnierza Polskiego" i „Walki Młodych".

V ZZS przyniosły ponowny, niemal już tradycyjny, triumf reprezentantom **WKS „Wawel" Kraków** w składzie: **Jan Cierniak, Ryszard Giec** i **Franciszek Szuberla.** WKS „Wawel" odniósł zwycięstwo w klasyfikacji zespołowej, a indywidualnie wygrał zawody sierż. **Franciszek Szuberla.** Drużyna WKS „Wawel" otrzymała za zwycięstwo puchar przewodniczącego CRZZ.

Drugie miejsce wywalczyła drużyna **WKS „Śląsk" Wrocław** (Henryk Zieliński, Władysław Koźmiński, Jacek Szrek). Puchar dla wiceliderów ufundował dowódca Wojsk Lotniczych.

Trzecią pozycję w punktacji drużynowej zdobyli reprezentanci **WOPK Warszawa** (Henryk Kowalczyk, Wacław Gugniewicz, Janusz Osiecki). Drużyna ta otrzymała nagrodę Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej Kraju.

A oto najlepsi skoczkowie w klasyfikacji indywidualnej (złożyły się na nią skoki, strzelanie i slalom narciarski): 1. **Franciszek Szuberla** (WKS „Wawel") — 979,8 pkt, 2. **Władysław Koźmiński** (WKS „Śląsk") — 967,4 pkt, 3. **Janusz Osiecki** (WOPK W-wa) — 955,9 pkt, 4. **Marcin Jaxa-Rożen** (Aeroklub Jeleniogórski) — 954,5 pkt, 5. **Eugeniusz Zieliński** (WKS „Orlęta") — 939,8 pkt. Czołowi zawodnicy otrzymali nagrody rzeczowe, ufundowane przez ZG ZMS oraz liczne redakcje czasopism (w tym także przez „Skrzydlatą Polskę").

Wkrótce zamieścimy obszerniejszą relację z V Zimowych Zawodów Spadochronowych. (p)

Potrzeba inicjatywy

PRZED nauką i techniką stoją obecnie nowe jakościowe zadania, związane z tworzeniem oryginalnych rozwiązań konstrukcyjnych i technologicznych na poziomie odpowiadającym standardom światowym. Zadania tym ważniejsze, że nauką współczesną rządzi prawo jej przyspieszonego rozwoju.

Zapewniamy swobodę poszukiwań twórczych w każdej dziedzinie wiedzy. Nie zamierzamy też ingerować w sprawy warsztatu pracy badawczej. Chcemy jednak, by zwiększone środki przynosiły odczuwalne korzyści społeczeństwu.

Polityka naukowa jest wzajemnie sprzężona ze strategią społecznego i gospodarczego rozwoju kraju. Wyboru celów w gospodarce narodowej zamierzamy dokonywać na podstawie dalekosiężnych prognoz, ustalanych z udziałem środowiska naukowego. Jest ono powołane także do występowania z własną inicjatywą w dziedzinie polityki społecznej i gospodarczej. Każda taka konstruktywna inicjatywa będzie brana pod uwagę przez kierownictwo partyjne i państwowe.

Powyższy fragment, wybrany z przemówienia I sekretarza KC naszej Partii Edwarda Gierka, wygłoszonego niedawno na warszawskiej konferencji PZPR, zachęca do zastanowienia się nad podstawowymi obecnie problemami polskiego lotnictwa. Większość z nich jest związana ze sprawami naszego przemysłu lotniczego. Od niego bowiem zależy rozwój polskiego lotnictwa sportowego, rolniczego, sanitarnego, służbowego i lokalnego transportu, pomijając przy tym lotnictwo wojskowe, które też ma swoje potrzeby.

Dziś nikt już nie mówi o ograniczeniu, względnie likwidacji przemysłu lotniczego w Polsce. Założenia VII i VIII Plenum naszej Partii, poparte obiektywną analizą ekonomiczną, wykazały swe słuszne racje również i w tej dziedzinie.

Ale nie wpadajmy w drugą skrajność. Cieszymy się szczerze z osiągnięć eksportowych naszego przemysłu lotniczego, z pięciotysięcznego samolotu An-2 sprzedanego za granicę, z tego że portfel zamówień eksportowych mamy wypełniony na kilka lat oraz z tego, że import kooperacyjny nie przekracza przy tym dziesięciu zaledwie procent i jest w całości pokrywany w ramach krajów RWPG. Ale nie dajmy sobie wmówić, że jedynym zadaniem przemysłu lotniczego jest eksport. POTRZEBY KRAJOWE SĄ TAK SAMO WAŻNE I Z TEGO PRZEMYSŁ MUSI WRESZCIE ZACZĄĆ ZDAWAĆ SOBIE SPRAWĘ. Harmonijny rozwój gospodarki narodowej wymaga świadczenia przez przemysł wszelkich korzyści społeczeństwu.

Wymieńmy przykładowo tylko sprawę samolotu sportowego. Już prawie dziesięć lat Aeroklub PRL walczy o samolot sportowy z prawdziwego zdarzenia. Jak dotąd — bez rezultatu, bo przemysł stale robił uniki. Doszło nawet do tego, że oficjalnie zaczęto mówić i pisać o tym, iż nie potrafimy zbudować dobrego samolotu sportowego. Dlaczego? Przed wojną umieliśmy, w pierwszym piętnastoleciu powojennym też, a tu naraz — takie trudności! Przyczyną tego był brak planu rozwojowego w przemyśle lotniczym i związany z tym regres ośrodków konstrukcyjnych, zarysowujący się od 1962 r. Doszło do tego swoistego wygodnictwa przemysłu, który zdemoralizowany wielotysięcznymi seriami, w ogóle nie interesował się produkcją liczącą zaledwie setki samolotów.

Ponieważ takie ciągoty gdzieniegdzie jeszcze pokutują, sięgnijmy do porównawczych statystyk światowych. Otóż w interesującym nas zakresie samolotów lekkich produkcja serii przekraczającej 100 maszyn jest już opłacalna, a zysk wynosi 4—8% wartości produkcji. Jeśli bywa inaczej, to albo konstrukcja samolotu jest nietechnologiczna, albo są błędy w organizacji produkcji lub w zarządzaniu danym zakładem czy nawet przemysłem lotniczym. Tak jest na świecie, do którego staramy się i musimy się przymierzać, jako producent sprzętu lotniczego i jako konkurent na rynkach zbytu.

Trzeba otwarcie powiedzieć, że nasz przemysł lotniczy nie wykorzystał dotąd swej wielkiej szansy, tak jak to zrobił np. przemysł okrętowy, zaczynający przecież rozwój w znacznie gorszej sytuacji. Zabrakło odwagi i wyobraźni. A w rezultacie — z powodów znanych tylko ówczesnemu kierownictwu przemysłu lotniczego — zabrakło na progu lat 60-tych kompleksowego planu perspektywicznego, wiążącego zapotrzebowanie na sprzęt lotniczy z możliwościami jego realizacji przez przemysł krajowy oraz wytyczającego kierunki rozwojowe, obejmujące swym zasięgiem również zaplecze naukowej i szkolnictwo specjalistyczne różnych szczebli. Wypaczyło to z czasem funkcje, jakie powinien spełniać KRAJOWY przecież przemysł lotniczy i doprowadziło do znanej sytuacji.

Ostatnie przemiany polityczne w naszym kraju dają przemysłowi lotniczemu po raz drugi szansę rozwoju. Powtórną szansę miał też polski przemysł motoryzacyjny i potrafił ją wykorzystać. Jesteśmy przekonani, że przemysł lotniczy też jej nie zmarnuje.

Ale do tego, aby szybko ruszyć naprzód, niezbędne jest wytyczenie realnych — bliskich i dalekich — zadań i celów sprzężonych z całą gospodarką narodową. Dziś jest to nie do pomyślenia bez szerokiego udziału środowiska lotniczego — stowarzyszeń techniczno-naukowych.

Okres jest sprzyjający. Dyskusja przed VI Kongresem Techników Polskich może obecnie przebiegać w zupełnie innej atmosferze niż przed rokiem. W atmosferze rzeczowej i życzliwej dla lotnictwa.

Czas więc zerwać z marazmem oczekiwania. Konstrukcyjna inicjatywa potrzebna od zaraz! (W)

SYLWETKA TYGODNIA



Kpt. pil. JERZY SOCHA

Kpt. pil. Jerzy Socha jest wojskowym pilotem śmigłowców i wyjątkowo dobrze opanował swój zawód. Przełożeni bez wahania powierzają mu najtrudniejsze zadania w powietrzu.

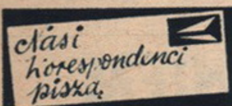
Ostatnio kpt. pil. Jerzy Socha dał kolejny dowód swego poświęcenia i wysokich umiejętności. 3 marca br. do jednostki lotniczej, w której pełni służbę, dotarła alarmująca wiadomość: „Na Wiśle, w rejonie miejscowości Borowiczki w pobliżu Płocka, znajdują się na krze dzieci". Śmigłowiec pilotowany właśnie przez kpt. pil. Jerzego Sochę spieszył na pomoc zagrożonym dzieciom.

Na miejscu sytuacja była nieco inna, niż określała to pierwsza wiadomość. Niemniej istniała konieczność natychmiastowego przewiezienia lekarza z otoczonej w ostaniej chwili wodą Kępy Potockiej do Borowiczek, gdzie na pomoc czekało dwoje chorych dzieci.

Po zbadaniu dzieci lekarz stwierdził, że jedno z nich ma obustronne zapalenie płuc, a drugie jest silnie przeziębione i że dzieci powinny być natychmiast przewiezione do szpitala. Kpt. pil. Jerzy Socha, przy pomocy towarzyszącego mu sierż. B. Taubera, bez wahania umieścił chorych chłopców i lekarza w śmigłowcu i przewiózł ich na przeciwległy brzeg Wisły. Stąd już bez trudności przewieziono chłopców karetką pogotowia do szpitala.

Za wzorowo wykonane zadanie kpt. pil. Jerzy Socha został specjalnie wyróżniony przez przełożonych.

(h)



WIOSNA W LUBINIE

Aeroklub Zagłębia Miedziowego powstał dopiero w 1968 r. Rok 1970, trzeci kolejny rok wytężonej pracy, jakkolwiek może nie najszczęśliwszy, zasługuje szczególnie na uwagę. Przytoczmy fakty.

Sekcja samolotowa, praktycznie nie istniejąca z powodu braku samolotów, wylatała 267 godz., zabezpieczając w głównej mierze działalność spadochronową i szybowcową w aeroklubie. Miała do dyspozycji jedynie samolot PZL-101 „Gawron" i CSS-13, który w pierwszej połowie sezonu przekazany został do remontu. Pomimo to wyszkolono jednego pilota do III klasy i zdobyto pięć uprawnień wyszkoleniowych. W zawodach ogólnokrajowych II ligi nasza załoga wywalczyła prawo startu w Samolotowych Mistrzostwach Polski.

Skoczkowie w sezonie 1970 r. wykonali 535 skoków, uzyskali 6 trzecich i 4 drugie klasy, zdobyli 20 odznak spadochronowych, wykorzystując do swej działalności 43 godz. resursu samolotowego.

Sekcja szybowcowa jest najliczniejszą w aeroklubie, liczy bowiem 48 pilotów, z czego 50 procent posiada licencje. Po raz pierwszy w trzyletniej działalności szybownicy wylatali ponad 1 000 godzin (dokładnie 1 117 godz.), przy zużyciu 105 godz. resursu samolotowego. Uzyskano 49 uprawnień wyszkoleniowych, przeleciano 11 735 km, w tym 7 782 km po trasach zamkniętych. Dało to sekcji 89 161 pkt. Bitnera, z czego 47 567 pkt. zaliczono do zawodów międzyklubowych. Po raz pierwszy byliśmy organizatorami I Okręgowych Zawodów Szybowcowych. Drugie miejsce w tej udanej imprezie zajął nasz pilot, Eligiusz Wawrzyniak, a czterech innych, młodych i wyszkolonych w AZM pilotów, zajęło miejsca w pierwszej dziesiątce na 27 startujących.

W działalności AZM nie uniknięto niestety i przykrych momentów, notując po raz pierwszy (i oby ostatni) poważny wypadek, wynikiem którego było skasowanie cennego szybowca, liczącego się u nas na wagę złota.

Pełni zapału bardzo starannie przygotowujemy się do nowego, czwartego z kolei roku naszej działalności. Wierzymy, że będzie on jeszcze lepszy niż poprzednie.

Stanisław Porębski



LICENCJE PERSONELU LOTNICZEGO

„Jakiego rodzaju licencje posiadają członkowie cywilnego personelu lotniczego w Polsce i na świecie? — pyta Eugeniusz Wiśniewski z Krakowa.

Zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), członkowie cywilnego personelu lotniczego państw—członków ICAO, a więc i Polski, mogą ubiegać się o następujące licencje:

personel latający: pilot prywatny (turystyczny), pilot zawodowy II klasy, pilot zawodowy I klasy, pilot liniowy, pilot szybowcowy, pilot balonów wolnych, pilot śmigłowcowy prywatny, pilot śmigłowcowy zawodowy, pilot śmigłowcowy liniowy, nawigator, mechanik pokładowy, radiooperator pokładowy;

personel naziemny: mechanik lotniczy II klasy, mechanik lotniczy I klasy, radionawigator lotniczy, kontroler ruchu lotniczego, oficer operacyjny, operator lotniczej stacji naziemnej.

SZKOŁY WOJSKOWE — WYJAŚNIENIA I SPROSTOWANIA

Roman Hryniewicz — Głogów, Bronisław Stryczek — Mazańcowice, pow. Bielsko Biała, Tadeusz Majka — Elbląg, Kazimierz Jędrzejczak — Brodniczka, pow. Śrem, Stanisław Stulczewski — Swiecie, Stanisław Kruszewski — Kłoski Młynowięta, pow. Wysokie Mazowieckie. Po opublikowaniu w kilku kolejnych numerach „Skrzydlatej" warunków przyjęć do szkół wojskowych otrzymaliśmy od czytelników listy, w których proszą oni o dodatkowe wyjaśnienia. Wyjaśniamy więc że:

— Do Szkół Chorążych w tym roku przyjmowani są, spośród kandydatów cywilnych, wyłącznie absolwenci techników i liceów, a więc szkół średnich. Spośród absolwentów zasadniczych szkół zawodowych do Szkół Chorążych przyjmowani są tylko ci, którzy służą aktualnie w wojsku.

— Podoficerskie szkoły zawodowe, w tym Techniczna Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Lotniczych, szkolą specjalistów wojskowych (mechaników, itp.) lecz nie można w nich uzyskać świadectwa dojrzałości, dającego prawo ubiegania się o przyjęcie na studia wyższe.

— Kandydaci do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej oraz Szkoły Chorążych Personelu Lotniczego Wojsk Lotniczych nie muszą posiadać przeszkolenia na szybowcach, chociaż jest to mile widziane.

— Kandydatów do akademii wojskowych i wyższych szkół oficerskich, w tym do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, obowiązuje egzamin wstępny z zakresu szkoły średniej z następujących przedmiotów: wiadomości o Polsce i świecie współczesnym (ustny), matematyka (pisemny i ustny), fizyka (ustny), obrany język obcy (rosyjski, niemiecki, francuski lub angielski), próba sprawności fizycznej i badania psychotechniczne.

— Absolwenci Szkoły Chorążych Personelu Latającego Wojsk Lotniczych latają jako piloci wojskowych tłokowych samolotów transportowych lub śmigłowców.

— Sprawy związane z długoterminową zasadniczą służbą wojskową załatwiać powinny, ku zadowoleniu kandydata lub żołnierza, miejscowe sztaby wojskowe lub dowódcy jednostek wojskowych. Listy naszych czytelników świadczą, że niestety nie wszędzie jeszcze traktuje się właściwie i rozpatruje przychylnie prośby tak kandydatów do wojska jak i żołnierzy. Ewentualne odwołania od decyzji przełożonych wojskowych należy jednak kierować wyłącznie do odpowiedniej instancji wojskowej wyższego stopnia.



MOŻLIWOŚCI EKSTRADYCJI PORYWACZY AN—24

Turecki sąd kasacyjny unieważnił wyrok sądu w Trebizondzie, który określał jako „akt polityczny" uprowadzenie do tego miasta radzieckiego samolotu komunikacyjnego An-24 w październiku ub. r. przez dwóch piratów powietrznych.

W związku z decyzją sądu kasacyjnego zaistniała możliwość ekstradycji obu piratów powietrznych, którzy zabili stewardessę. Ich wydania domagają się władze radzieckie.

BEZPIECZEŃSTWO LOTÓW TEMATEM OBRAD W MOSKWIE

Współpraca w dziedzinie opracowywania naukowych problemów w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotów była tematem spotkania specjalistów z krajów socjalistycznych. Spotkanie odbyło się w Moskwie, a zorganizował je Narodowy Komitet ZSRR do spraw bezpieczeństwa lotów aparatów latających.

Konferencja pozwoliła specjalistom z bratnich krajów dokonać wymiany poglądów na temat organizacji współpracy, nakreślić jej główne kierunki i formy.

W spotkaniu tym udział wzięły delegacje z Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR.

SUPERFORTECE B—52 BOMBARDUJĄ LAOS „NA ŚLEPO"

Jak wynika z komunikatów dowództwa wojskowego w Sajgonie, Amerykanie wysyłają nad Laos ciężkie bombowce B-52, które mogą z wielkiej wysokości bombardować cele „na ślepo", opierając się jedynie na wskazaniach przyrządów pokładowych. Bombowce te dokonują przeciętnie około tysiąca lotów bojowych miesięcznie na Półwysep Indochiński, zrzucając każdego dnia od 1500 do 1800 ton bomb.

NADZWYCZAJNA SESJA ICAO

11 marca br., podczas otwarcia w siedzibie ONZ nadzwyczajnej sesji ICAO, sekretarz generalny ONZ U Thant oświadczył, że jednym z najważniejszych wkładów do porządku prawnego na świecie jest podpisanie konwencji o krokach przeciwko zbrodniczemu porywaniu samolotów lotnictwa cywilnego. Tego rodzaju akty, sprzeczne z prawem międzynarodowym, mogą — powiedział on — wytworzyć atmosferę napięcia i przemocy, nie dającą się pogodzić z podstawami normalnych stosunków pomiędzy państwami.



Kazimierz Sławiński ● KURS 283 ● Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1970, str. 115, cena 5 zł. Książeczka z popularnej serii „Żółtego tygrysa".

Autor opisuje udział ludowego lotnictwa polskiego w walkach przeciwko hitlerowskiej Luftwaffe. Z zainteresowaniem śledzimy losy lotników, którzy wspólnie z lotnikami radzieckimi walczyli o wyzwolenie naszego kraju, wspólnie latali i wspólnie przeżywali każdy lot, każde niepowodzenie i każde zwycięstwo.

Bogdan Arct ● POLSKIE SKRZYDŁA NA ZACHODZIE ● Wydawnictwo Interpress, Warszawa 1970, nakład 60 000, str. 147, cena 20 zł.

Ósmą z kolei książką z serii „Polacy na frontach II wojny światowej" jest praca Bohdana Arcta o polskim lotnictwie na Zachodzie. Książka, która ukazała się również w języku angielskim — podobnie jak inne prace z tego cyklu — ma dać świadectwo prawdzie, ocalić od zapomnienia i przybliżyć innym narodom daninę najcenniejszą — czyn zbrojny, daninę krwi. Seria ta ukazuje się pod patronatem Rady Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa.

Książka Bohdana Arcta to kronikarski zapis, po prostu zwięzły dokument czynów polskich lotników walczących na froncie zachodnim. Autor opisuje dzieje naszych lotników po kampanii wrześniowej, walkach we Francji i osiągnięciu przez nich Anglii. Udział w „Bitwie o Wielką Brytanię", operacje powietrzne, zwycięstwa, lądowanie w Normandii — to dalsze partie tej ciekawej książki. Książkę zamyka podsumowanie wyników bojowych.

Dobre ilustracje podnoszą wartość tak potrzebnej i zachęcającej do czytania pracy.

powiedzieli nam

O SŁUŻBACH TECHNICZNYCH ZRLiLK

INŻ. JAN RODZIEWICZ — naczelnik wydziału Głównego Mechanika Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych:

Uważam, że na każdym stanowisku pracy należy szukać rezerw i ujawniać je. W naszej instytucji, w służbach technicznych podległych mojemu wydziałowi, z tytułu nadzoru i kontroli, widzę szereg niewykorzystanych możliwości tylko dlatego, że w służbach tych istnieje wielkie rozdrobnienie sił i środków. Prawidłowe wykorzystanie ludzkich i materialnych wartości może być dokonane tylko przez wprowadzenie scentralizowanego zarządzania tymi siłami przez kompetentny wydział.



MODELARSTWO RAKIETOWE

10-lecie modelarstwa rakietowego w Polsce jest okazją do podsumowań i wyciągania wniosków na przyszłość. Próbę takiej konstruktywnej oceny tej najmłodszej dyscypliny wychowania politechnicznego przeprowadza modelarz, działacz i autor książek z tej dziedziny, mgr inż. Bohdan Węgrzyn w artykule „Kierunki selektywnego rozwoju modelarstwa rakietowego", zamieszczonym w miesięczniku Ligi Obrony Kraju „Modelarz".

Autor pisze m.in.: „Modelarstwem rakietowym w Polsce zajmuje się wiele instytucji. Dobrze byłoby, gdyby nawiązały one ze sobą szerszą współpracę. W coraz trudniejszym procesie rywalizacji z innymi krajami liczy się bowiem każdy modelarz. Konieczna jest więc ciągłość procesu szkolenia przeprowadzanego na jednakowym poziomie we wszystkich instytucjach w Polsce. Każdy modelarz zrzeszony w LOK-u powinien mieć możliwość zdobycia licencji APRL, która uprawniałaby go do udziału w zawodach międzynarodowych (oczywiście po korzystnych dla niego eliminacjach). W związku z tym konieczne jest porozumienie pomiędzy APRL-em a LOK-iem. Normalizacja nazw kategorii modeli także czeka na rozwiązanie".

METEOROLOGIA KOSMICZNA

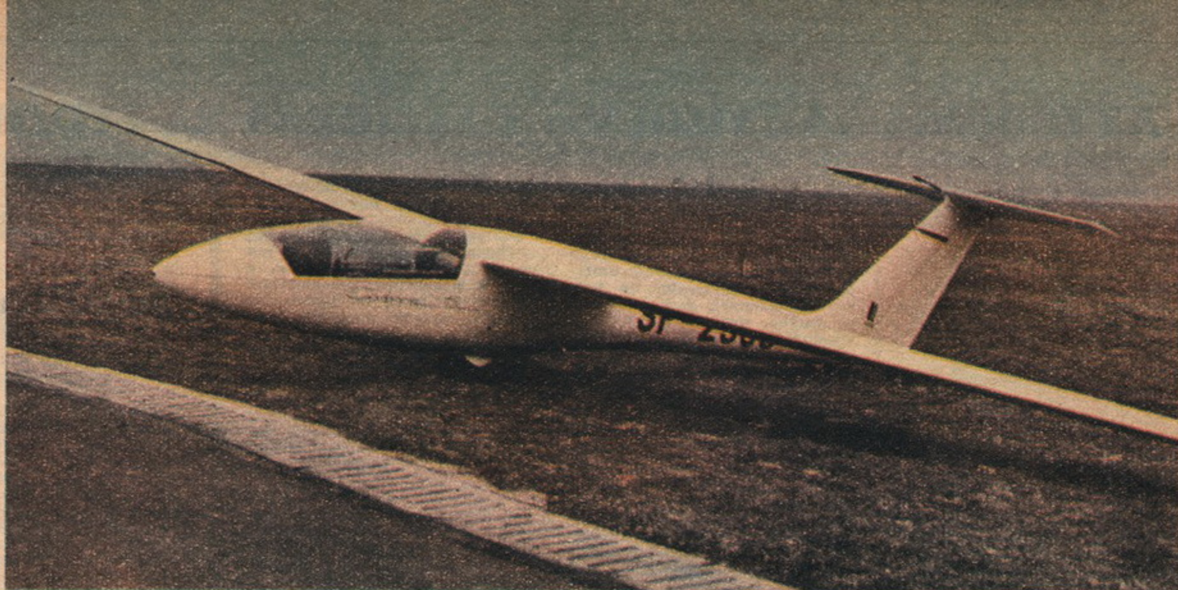
Jak wiemy Polska jest jedynym krajem w Europie wschodniej, poza Związkiem Radzieckim, który prowadzi badania górnych warstw atmosfery przy pomocy rakiet i obserwacji sztucznych satelitów. Zajmuje się tym Zakład Badań Rakietowych i Satelitarnych PIHM w Krakowie.

Obszerną informację o owocnej działalności tej placówki przynosi „GŁOS PRACY", w wywiadzie z jej kierownikiem drem inż. Jackiem Walczewskim pt. „Na przedpolu Kosmosu".





Nasz rozmówca, inż. Kazimierz Brejnak.



Wysokowyczynowy szybowiec „Cobra-15" wszedł do produkcji seryjnej.

W ostatnim czasie ukazało się w prasie szereg informacji i artykułów o polskim przemyśle lotniczym. W związku z tym redakcja nasza zwróciła się do Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „Delta", z prośbą o wypowiedź na temat tego przemysłu.

Wywiadu, który zamieszczamy poniżej, udzielił nam dyrektor techniczny Zjednoczenia, inż. KAZIMIERZ BREJNAK.

EKSPORT WAŻNYM ZADANIEM POLSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Śmigłowiec Mi-2 o napędzie turbinowym stanowi, obok samolotu An-2, najpoważniejszą pozycję eksportową polskiego przemysłu lotniczego.

„SKRZYDLATA POLSKA": Panie Dyrektorze! Jaka jest obecnie pozycja polskiego przemysłu lotniczego?

DYR. K. BREJNAK: W aktualnej sytuacji całej gospodarki narodowej doceniamy szczególnie znaczenie produkcji eksportowej. W związku z tym, wspólnie z kierownictwem i aktywem poszczególnych przedsiębiorstw, podjęliśmy działania zabezpieczające pełną realizację zadań eksportowych w pierwszym kwartale br., które zamykają się poważną kwotą 120 milionów złotych dewizowych. Pomimo iż są to zadania niełatwe, wyniki stycznia i lutego wskazują, że plan eksportu ustalony na I kwartał bieżącego roku będzie wykonany, być może nawet z nadwyżką. Zakłady przemysłowe zgrupowane w Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „Delta", podległym Ministerstwu Przemysłu Maszynowego, znaczną część swojej produkcji wykonują bowiem z przeznaczeniem dla odbiorców i użytkowników zagranicznych, a **przemysł nasz rokrocznie przynosi gospodarce narodowej poważne ilości dewiz.** W ujęciu wartościowym eksport z naszych zakładów w całym roku 1971 przekroczy kwotę **635 milionów złotych dewizowych.** Taka wielkość eksportu stawia nasz przemysł w rzędzie najpoważniejszych eksporterów w resorcie przemysłu maszynowego.

„SKRZYDLATA": Jakie wyroby przemysłu lotniczego i silnikowego są podstawowym asortymentem eksportu i czy stanowią one zawsze atrakcyjny zakup dla kontrahentów zagranicznych?

K. BREJNAK: Podstawowa grupa eksportowanych wyrobów wynika niejako z nazwy naszego przemysłu – jest to sprzęt lotniczy oraz silniki wysokoprężne. Przez określenie sprzęt lotniczy należy rozumieć sa-



Dorobek polskiego przemysłu lotniczego niewątpliwie wzbogaca seria udanych rakiet meteorologicznych typu „Meteor". Na zdjęciu: „Meteor-2" na wyrzutni.

moloty, śmigłowce, silniki lotnicze i szybowce. Aktualnie najpoważniejszą pozycję eksportową stanowią samoloty An-2 oraz śmigłowce Mi-2 z napędem turbinowym.

Podkreślić trzeba, że równolegle z eksportem wyrobów finalnych przedmiotem eksportu są również części zamienne i zespoły, niezbędne dla zabezpieczenia ciągłości eksploatacji produkowanego i eksportowanego przez nas sprzętu oraz działalności baz remontowych użytkowników zagranicznych, m. in. w postaci agregatów płatowcowych, silnikowych i osprzętu. Wartość eksportowanych części zamiennych i zespołów często przekracza 30 procent wartości eksportowanych wyrobów finalnych. Jak wiadomo, głównym odbiorcą sprzętu lotniczego produkowanego w Polsce jest Związek Radziecki, który przekazał nam nie tylko dokumentację licencyjną ale równocześnie umożliwił rozwój przemysłu lotniczego i zapewnił zbyt produkowanego przez ten przemysł sprzętu. Ze zbytem naszych wyrobów nie ma kłopotów, albowiem tylko zapotrzebowanie głównego odbiorcy często przekracza moce produkcyjne, jakimi dysponuje polski przemysł lotniczy.

„SKRZYDLATA": Nie tak dawno pisaliśmy o wyprodukowaniu w Polsce trzytysięcznego samolotu An-2. Wielkość produkcji jak i eksport tego samolotu jest pod względem ilościowym rekordowym osiągnięciem polskiego przemysłu lotniczego. Jak wielkie są obecnie liczby charakteryzujące tę produkcję i czym należy sobie tłumaczyć wciąż duże zapotrzebowanie na ten, nie najnowocześniejszy przecież, typ samolotu?

K. BREJNAK: W pierwszym kwartale bieżącego roku wyprodukujemy pięciotysięczny egzemplarz samolotu An-2, licząc od początku uruchomienia jego produkcji w Polsce. Duże zapotrzebowanie wynika natomiast z tego, że jest to samolot wielozadaniowy, a przy tym prosty, łatwy i ekonomiczny w eksploatacji. An-2 produkowany jest głównie w wersji tzw. rolniczej, umożliwiającej wykonywanie prac na rzecz upraw rolnych, lasów, sadów, łąk, itp. w zakresie nawożenia i zwalczania szkodników. Wykazuje on znaczną przewagę w porównaniu z tradycyjnym sprzętem naziemnym, przy wykonywaniu tego samego zakresu prac agrolotniczych. Jego zastosowanie przynosi znaczne oszczędności czasu i pracy ludzkiej, gwarantujące jednocześnie szybkość i wysoką jakość usług.

Przy okazji warto wspomnieć, że zakres usług agrolotniczych, jak również wielkość powierzchni upraw objętych obróbką agrolotniczą na terenie ZSRR, z roku na rok znacznie się zwiększa. Stwarza to korzystne perspektywy dla kontynuacji, w ścisłej współpracy z ZSRR, prac rozwojowych nad sprzętem agrolotniczym (o rozwoju usług agrolotniczych ZSRR wypowiadał się szeroko minister Lotnictwa Cywilnego ZSRR na łamach „Izwiestii" z 14 sierpnia 1970 r.).

„SKRZYDLATA": Niewątpliwym osiągnięciem polskiego przemysłu lotniczego jest podjęcie i rozwój produkcji udanych typów śmigłowców, z aktualnie produkowanym śmigłowcem Mi-2 na czele. Jakie są perspektywy rozwoju tego rodzaju produkcji w Polsce?

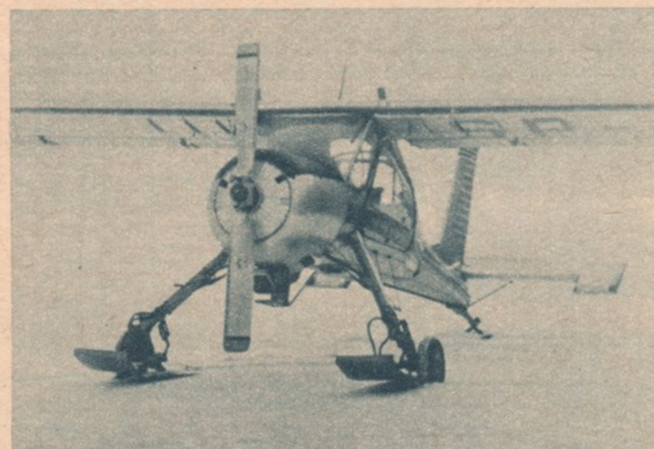
K. BREJNAK: Produkowany przez nasz przemysł nowoczesny, wielozadaniowy śmigłowiec Mi-2 o napędzie turbinowym znajduje również wszechstronne zastosowanie i cieszy się zasłużonym uznaniem użytkowników. Prace modernizacyjne nad tym typem śmigłowca, prowadzone przy współpracy z biurem generalnego konstruktora, stwarzają korzystne perspektywy dla dalszego rozwoju w Polsce tej bardzo trudnej dziedziny techniki lotniczej.

„SKRZYDLATA": Dzięki swym walorom oraz międzynarodowym sukcesom naszych pilotów prawdziwą, światową karierę zrobiły polskie szybowce. „Jaskółki", „Muchy", „Bociany", „Zefiry", „Foki" i „Piraty" sławiły i sławią polską myśl techniczną w wielu krajach świata. W ubiegłym roku, na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w USA, prawdziwym szlagierem stały się najnowsze polskie szybowce „Cobra-15" i „Cobra-17". Prasa podała już pierwszą wiadomość o podjęciu produkcji seryjnej „Cobry-15" Jakie są szanse i perspektywy tej produkcji?

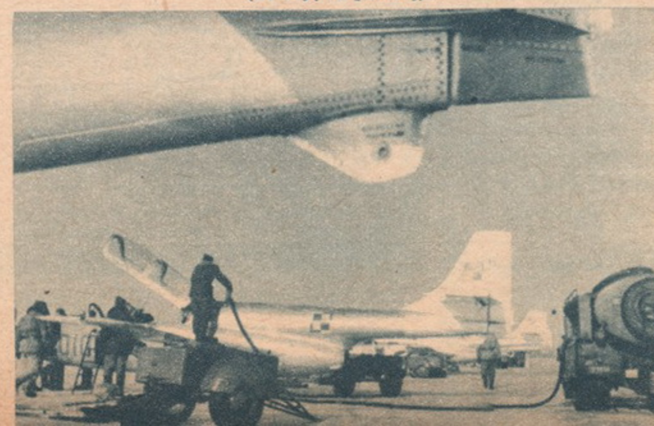
K. BREJNAK: Chyba najciekawsza i najprzyjemniejsza dla szybowników i miłośników tego sportu jest wiadomość, że w wyniku dokonanej analizy i decyzji, podjętych wspólnie z kierownictwem i aktywem Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego w Bielsku-Białej, uruchomienie seryjnej produkcji szybowców „Cobra-15" zostało przyspieszone o ponad rok. Oznacza to, że pierwsze egzemplarze tego typu szybowca z serii informacyjnej, znajdą się u użytkownika krajowego i użytkowników zagranicznych jeszcze w bieżącym roku.



Samolot wielozadaniowy An-2 znajduje wciąż nabywców i niemal wszystkie wyprodukowane egzemplarze sprzedawane są za granicę.
Zdjęcia: St. Iwan, St. Jaśko, H. Kucharski, Wł. Mikoda i archiwum



Do udanych produktów polskiego przemysłu lotniczego należą m. in. samoloty wielozadaniowe PZL-104 „Wilga-35" (na zdjęciu powyżej) i samoloty szkolno-treningowe o napędzie odrzutowym TS-11 „Iskra" (na zdjęciu poniżej).



Ponadto mogę powiedzieć, że trwają intensywne prace nad maksymalnym rozszerzeniem zastosowania tworzyw sztucznych w sprzęcie lotniczym.

„SKRZYDLATA": Domyślamy się, że zastąpienie materiałów tradycyjnych tworzywami sztucznymi przyniesie nowy, jakościowy skok naszego przemysłu lotniczego. Czy zechciałby Pan poinformować obszerniej naszych Czytelników o tych pracach?

K. BREJNAK: Jest to niewątpliwie bardzo interesujący ale i szeroki temat. Myślę więc, że warto by go omówić obszerniej w oddzielnych publikacjach na łamach „Skrzydlatej Polski". Ze swej strony chętnie udostępnimy redakcji posiadane przez nas materiały, obrazujące stan aktualny i zamierzenia przemysłu lotniczego w zakresie wykorzystania tworzyw sztucznych.

„SKRZYDLATA": Zamawiamy więc te materiały i dziękujemy za rozmowę.

Rozmawiał:

HENRYK KUCHARSKI

NOWY SZYBOWIEC CZECHOSŁOWACKI WK-1

Korespondencja własna z CSRS

SZANOWNA REDAKCJO!

Będąc stałym czytelnikiem Waszego pisma, zauważam duże zainteresowanie tak ze strony czytelników jak i redakcji konstrukcjami amatorskimi. Te konstrukcje mają w Czechosłowacji dużą tradycję. Oprócz opublikowanych danych „Broucka" oraz wiatrakowców trzeba tu podać że właściwie oprócz „Blanika" wszystkie inne szybowce, w tym „Demant", „Spartak", „Orlik" i „Vega" powstały jako konstrukcje opracowane w chwilach pozasłużbowych, dzięki ofiarności pojedynczych konstruktorów — sympatyków lotnictwa.

Niedawno oblatano w CSRS dwa nowe szybowce wyczynowe klasy standard: VSB-66 i WK-1. Pierwszy jest dziełem studentów politechniki w Brnie. Prototyp zbudowała fabryka samolotów w Chocni. Drugi szybowiec skonstruował autor tego listu, a prototyp zbudował Anton Královic w lotniczych zakładach naprawczych w Trencine.

Decyzja budowy szybowca WK-1 zapadła ostatecznie po mistrzostwach świata w Lesznie. Prace warsztatowe rozpoczęto w lutym 1969 r., a na początku sierpnia 1970 r. jego oblotu dokonał sam konstruktor, po uprzednim uzyskaniu uprawnień pilota doświadczalnego.

W pracach konstrukcyjnych, które wykonałem w godzinach pozasłużbowych, wykorzystałem wiadomości nabyte w czasie studiów w Technikum Lotniczym w Bielsku-Białej, które ukończyłem w 1952 r. Z wdzięcznością wspominam swych nauczycieli: W. Nowakowskiego, P. Mynarskiego, T. Kostię i innych. Później studiowałem na wydziale mechanicznym Akademii Górniczej w Ostrawie i dzisiaj jestem zatrudniony w Instytucie Górniczym w charakterze pracownika badawczego. Latam na szybowcach i samolotach. Miłe wspomnienia mam z udziału w zawodach szybowcowych krajów socjalistycznych w Lesznie 1962 r., gdzie udało mi się zdobyć ostatni warunek do diamentowej odznaki szybowcowej.

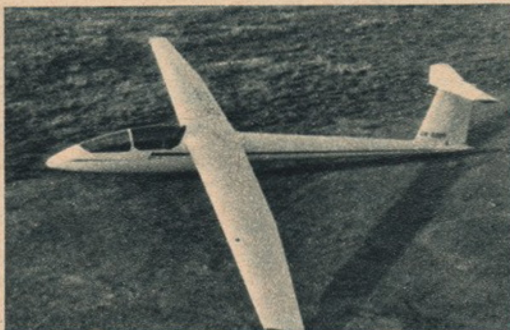
Anton Královic jest znanym budowniczym-amatorem szybowców dwumiejscowych KSM-1 i K-7 z lat czterdziestych. Kilkanaście szybowców uchronił przed kasacją, naprawiając ich uszkodzenia. W 1968 r. został mu przyznany przez FAI dyplom P. Tissandiera.

Sądzę, że opis szybowca WK-1 zainteresuje czytelników „Skrzydlatej Polski" i dlatego załączam parę zdjęć.

Przekazuję serdeczne pozdrowienia dla całej redakcji.

TADEAS WALA





Szybowiec WK-1. Na zdjęciu u dołu — inż. T. Wala (z lewej) i A. Kralovic.



JEST to jednomiejscowy wysokowyczynowy szybowiec klasy standard. Konstrukcja drewniana z szerokim użyciem laminatów szklanych. Płat jednodźwigarowy z podwójnym pokryciem sklejkowym. Pasy dźwigara — bukowe. Połączenie skrzydeł za pomocą jednego sworznia. Lotki pokryte sklejką z wypełniaczem poliestyrenowym. Hamulce aerodynamiczne w uszczelnionych komorach. Końcówki skrzydeł — laminatowe.

Profil płata laminarny Wortmanna.

Kadłub w części przedniej i środkowej wykonany z laminatu. Osłona kabiny dwuczęściowa (część tylna odejmowana) z pleksi. Położenie pilota półleżące. Sterownice regulowane.

Podwozie chowane w locie. Kółko tylne z pełnej gumy ułatwia transport lotniskowy. Tylna część kadłuba zakończona laminatowym stożkiem, który służy jako uchwyt.

Usterzenie typu T. Statecznik poziomy — płytowy konstrukcji drewnianej z wypełniaczem poliestyrenowym. Wyważenie sprężynowe. Statecznik pionowy dwudźwigarowy. Ster kierunku pokryty płótnem, odciążony.

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość — 15,0 m
Długość — 7,35 m
Pow. nośna — 10,8 m²
Wydłużenie — 20,7

Ciężary:

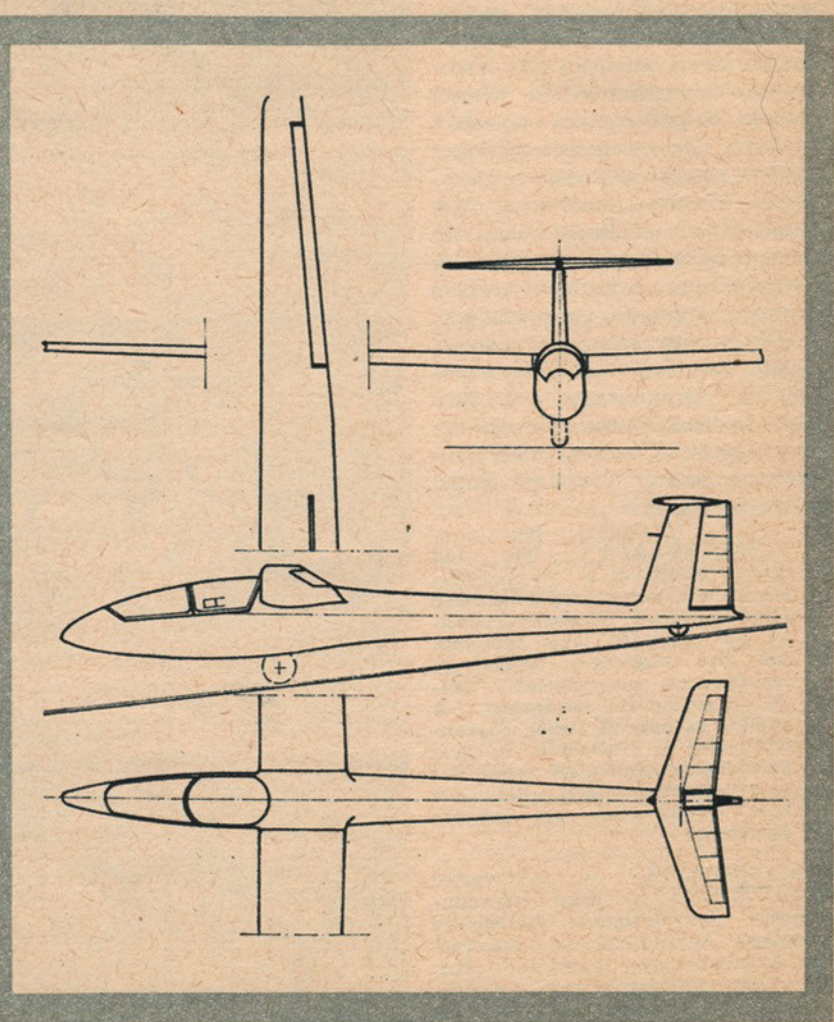
Ciężar własny — 250 kg
Ciężar całkowity max. — 360 kg

Osiągi (ciężar całkowity — 360 kg):

Doskonałość max. — 37
przy prędkości — 103 km/h
Opadanie min. — 0,68 m/s
przy prędkości — 85 km/h
Opadanie — 2,0 m/s
przy prędkości — 165 km/h
Prędkość min. — 70 km/h.

Próby w locie wykazały prawidłowe właściwości pilotażowe i wysokie osiągi, zwłaszcza na przeskokach. Wygodna kabina pilota z obszernym bagażnikiem zapewnia komfort lotu. Szybowiec łatwo się składa i rozkłada do transportu.

Inż. TADEAS WALA





Z tarasów kawiarni rozpościera się piękny widok na całe lotnisko w Czilipi.

KORESPONDENCJA WŁASNA Z JUGOSŁAWII

AEROPORT NAD JADRANEM

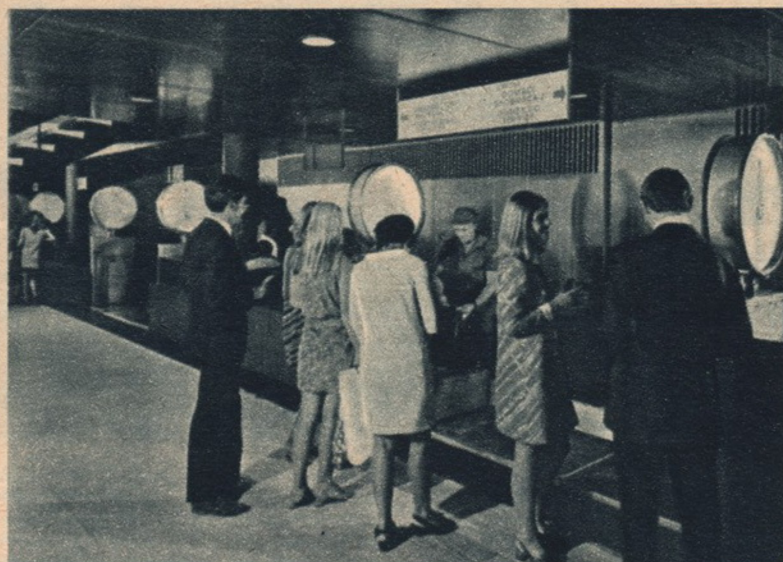
„CARAVELLE" jugosłowiańskich linii lotniczych JAT startuje z lotniska belgradzkiego punktualnie co do minuty. W kabinie — komplet pasażerów. Trzy czwarte z nich to obcokrajowcy, udający się na wypoczynek do jednej z rozlicznych miejscowości wschodniego rejonu nadmorskiego.

Maszyna drapie się ostro do góry. Po chwili jest już na pułapie około 6 tysięcy metrów. Pomimo tak znacznej wysokości widoczność dzięki doskonałej pogodzie, ostremu słońcu i dużej przejrzystości powietrza — wspaniała. Za owalnymi okienkami kabiny rozpościera się widok na wiele kilometrów.

Dość szybko przelatujemy nad pełną soczystej zieleni doliną Sawy. Pod samolotem zaczynają wypiętrzać się góry, początkowo o łagodnych stokach pokrytych winnicami, potem coraz bardziej kamieniste, ostre, surowe... Zostaje za nami Serbia, znajdujemy się już nad terytorium Bośni i Hercegowiny. Przelatujemy przez łańcuch Rudaw Bośniackich — gdzieś na horyzoncie po lewej stronie naszego kursu, już na terytorium Czarnogóry, wypiętrza się najwyższy szczyt tego masywu — Bobetow (2522 m. npm). To właśnie te okolice były w okresie minionej wojny terenem największych walk partyzanckich z hitlerowskim okupantem.

Czas biegnie szybko. Nagle strome łańcuchy gór spływają w dół i na horyzoncie ukazuje się roziskrzona w słońcu, lekko zmarszczona tafla morza. Jadran — tak bowiem w języku gospodarzy brzmi nazwa Adriatyku. Samolot wchodzi nad morze, zniża lot nad łańcuchem rozsypanych jak koraliki przy brzegu wysepek, kładzie się w wiraż, zakręca o 180 stopni, by po chwili dotknąć kołami asfaltowej wstęgi pasa. Jesteśmy u celu podróży — w Dubrowniku.

Lotnisko w Dubrowniku należy — po Belgradzie — do największych i najbardziej ruchliwych portów lotniczych Jugosławii. Port mieści się w Czilipi — miejscowości oddalonej o 22 km od najpiękniejszego miasta Dalmacji, starej, historycznej, liczącej ponad 1000 lat Raguzy. Sam port lotniczy w ostatnich latach przeszedł gwałtowną rozbudowę i modernizację (prowadzoną systematycznie nadal), aby sprostać ogromnemu ruchowi lotniczemu, idącemu w parze z turystycznym „najazdem" nad Adriatyk. Dubrownik to dziś już wielkie centrum komunikacji powietrznej, nie tylko krajowej ale i międzynarodowej.



Wyżej: Fragment sali odpraw pasażerskich w porcie lotniczym Dubrownika. Niżej: Jeden z licznych kiosków na terenie zabudowań portu lotniczego.
Zdjęcia: JAT

Oczywiście szczyt tego ruchu przypada w sezonie turystycznym, który tu trwa od kwietnia do listopada. W tym czasie na Czilipi samoloty startują i lądują bez przesady systemem taśmowym. I to nie tylko maszyny JAT-u, ale także latające w barwach innych towarzystw lotniczych. Są to przeważnie samoloty odbywające loty czarterowe i „przerzucające" nad Adriatyk kilkudziesięcioosobowe grupy wycieczkowiczów z najdalszych zakątków Europy, a zdarza się, że i spoza Atlantyku.

Sami Jugosłowianie na liniach krajowych utrzymują regularną komunikację pomiędzy Dubrownikiem a Belgradem, Zagrzebiem, Ljublianą i Splitem, Zadarem oraz Ohridem i Skopje. I tak w sezonie pomiędzy stolicą Jugosławii, a Dubrownikiem działa prawdziwy „most powietrzny", składający się sponad 30 regularnych rejsów tygodniowo (nie licząc lotów dodatkowych). Przy okazji warto jeszcze dodać, że na trasie tej latają samoloty typu „Caravelle". „Metropolitan" oraz DC-9, a czas przelotu waha się w zależności od typu — od 50 minut („Caravellą") do 1 godz. 20 min. („Metropolitan").

Ponadto samoloty jugosłowiańskich linii lotniczych łączą bezpośrednio Dubrownik z następującymi miastami poza granicami — Paryżem, Londynem, Frankfurtem n/Menem, Zurychem, Wiedniem i Grazem, Budapesztem, Pragą i Bratysławą, Rzymem i Mediolanem oraz Atenami. Niektóre z tych połączeń czynne są tylko w sezonie letnim. W sumie daje to w okresie szczytu turystycznego ogromną ilość połączeń i ogromny, trwający nieomal przez całę dobę ruch na lotnisku w Czilipi. Według oceny JAT, w minionym roku dubrownickie lotnisko przyjęło i odprawiło ponad 250 tys. pasażerów. Ilość ich zresztą wzrasta z roku na rok.

Jeszcze parę słów o samym porcie lotniczym w Czilipi.

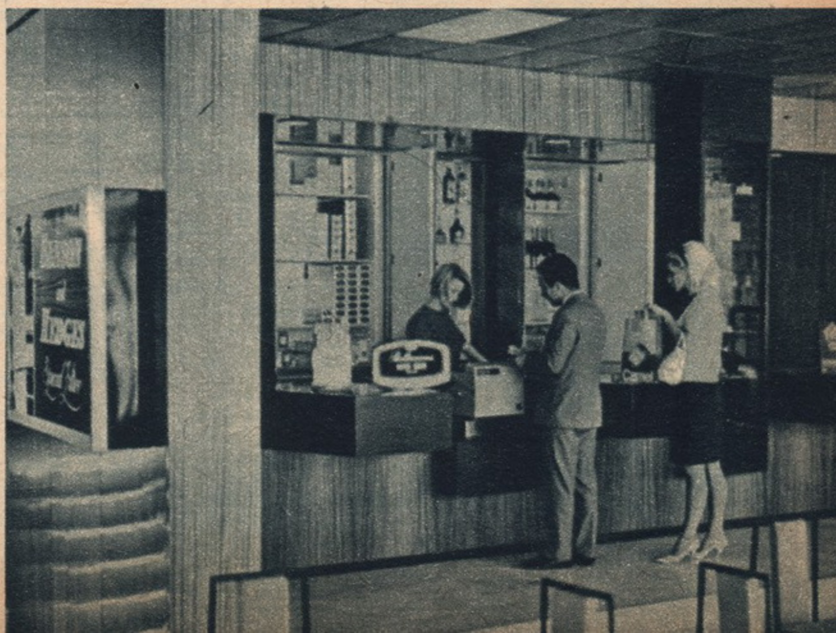
Aktualnie lotnisko dysponuje pasami startowymi o szerokości 45 m i długości 2600 m. Już jednak Czilipi „przymierza się" do lotniczego postępu. Obecne pasy pozwalają na przyjmowanie i start maszyn takiej klasy jak np. DC-8 czy „Boeing 707". W tym jednak roku pasy zostaną przedłużone do 3300 m, co już w przyszłości pozwoli przyjmować wszystkie aktualnie eksploatowane typy, łącznie z „jumbojetami". A ich era nadchodzi i niewątpliwie wkrótce zjawią się nad Dubrownikiem.

Lotnisko posiada oczywiście pełną nowoczesną kontrolę ruchu — osłonę radiową i radiolokacyjną (m.in. radary precyzyjne typu „Decca" (i inne urządzenia umożliwiające nawigację, start i lądowanie zarówno w nocy, jak i w trudnych warunkach atmosferycznych. Te ostatnie zresztą zdarzają się w tej okolicy z reguły bardzo rzadko. Nie darmo nosi ona miano „Słonecznego Wybrzeża".

Port posiada także pełne zaplecze usługowe — z restauracją, barami, kawiarnią na pięknych tarasach (łącznie ok. 500 miejsc), różnymi sklepami i kioskami (także wolnocłowymi), obszernym holem, kasą wymiany walut, punktem kontroli celno-paszportowej, obszernymi parkingami itd. A wszystko w otoczeniu pięknego pejzażu, tonącego w egzotycznej roślinności, rozłożonego w płaskiej kotlinie, której jedną ścianę stanowi rozległy grzbiet górski, wzdłuż którego startują i lądują samoloty.

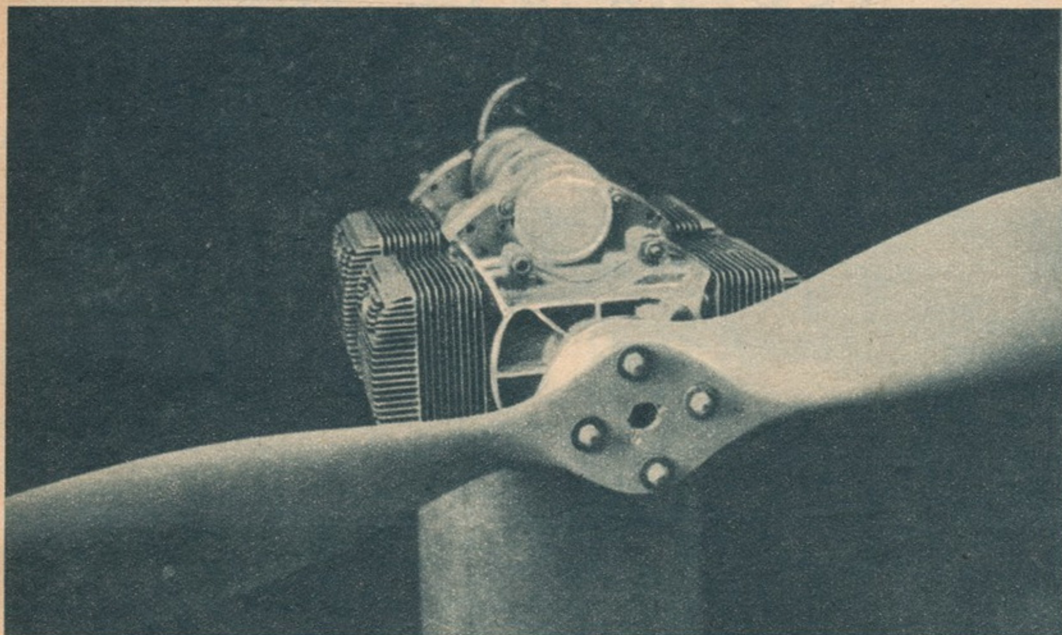
W sumie jest to z pewnością jedno z najładniejszych lotnisk, jakie udało mi się spotkać na trasie mych powietrznych wędrówek.

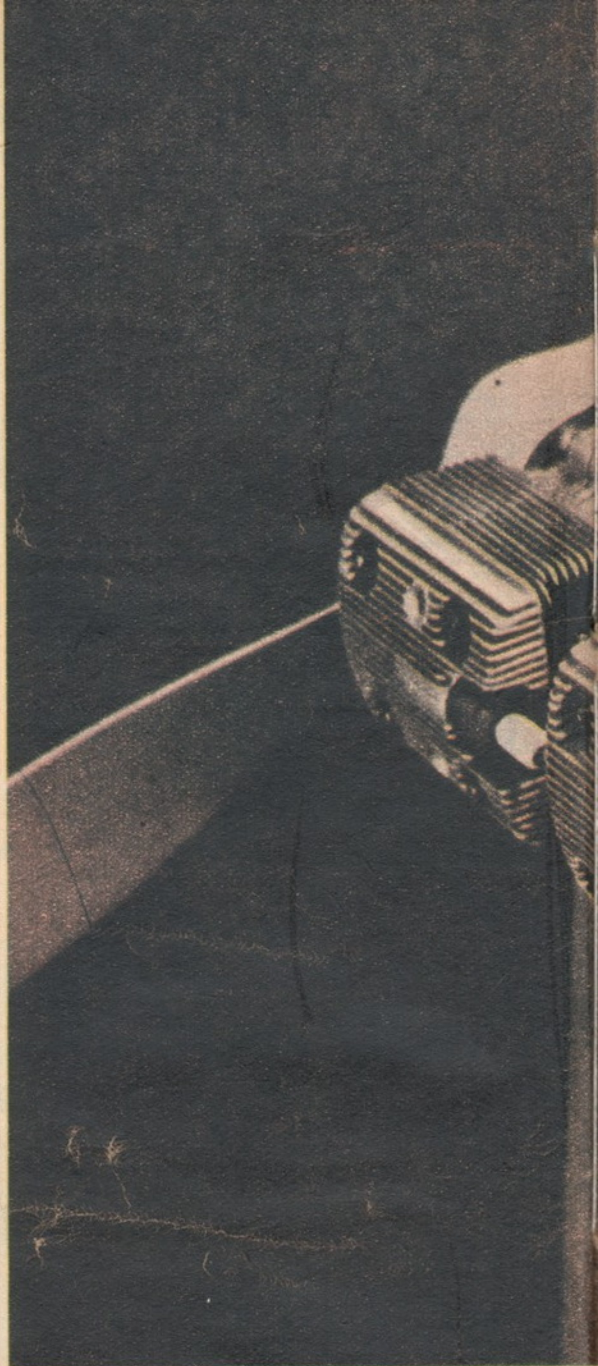
TADEUSZ STĘPIEŃ



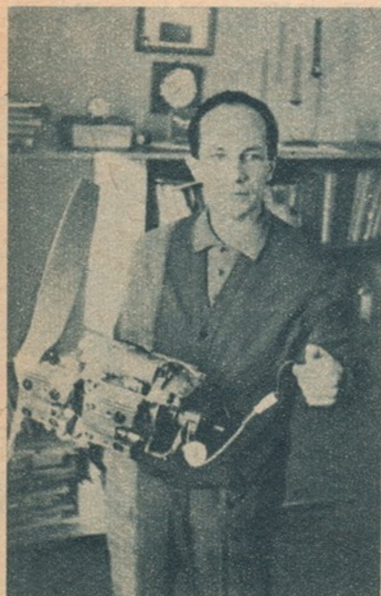


POLSKI SILNIK DO MOTOSZYBOWCÓW





Wyżej: Silnik 2 RB w widoku z przodu i z tyłu (widoczny jest rozrusznik ręczny). Niżej: Konstruktor silnika 2 RB – Józef Borzęcki.
Zdjęcia: A. Macko



POSTAĆ znanego wrocławskiego konstruktora-amatora lotniczego, Józefa Borzęckiego, kojarzy się większości Czytelników głównie z budową udanych motoszybowców. Istotnie, z tego jest przede wszystkim wrocławianin znany.

Dla przypomnienia podajemy, że pierwszą jego konstrukcją był jednomiejscowy motoszybowiec amatorski „Stratus" z pchającym zespołem śmigło-silnikowym. Później powstał także jednomiejscowy „Cirrus" ze śmigłem ciągnącym. O obu tych aparatach latających pisaliśmy już obszernie w „Skrzydlatej Polsce". Najnowszym dziełem Józefa Borzęckiego będzie lekki dwumiejscowy motoszybowiec, przy którym prace są już bardzo zaawansowane.

Ale pasja wrocławianina, to nie tylko budowa samych płatowców. Od 20 już lat zajmuje się on również teoretycznymi i praktycznymi zagadnieniami związanymi z konstrukcją odpowiednich silników, które nadawałyby się do motoszybowców i ultra-lekkich samolotów.

W latach sześćdziesiątych opracował pierwszy taki silnik do swojego motoszybowca „Stratus". Skonstruował go na bazie silnika spalinowego od leśnej piły tarczowej produkcji czechosłowackiej. Silnik ten został przez Józefa Borzęckiego bardzo poważnie ulepszony (zmiana gaźnika i jego ustawienia, zapłonu, głowicy, tłoka itp.), tak, że pozostały tylko zasadnicze części.

Warto tutaj zaznaczyć, że silnik ten o mocy 12 KM zastosowali później w swoim drewniano-papierowym motoszybowcu „WPE" (pisaliśmy o nim w „Skrzydlatej") dwaj konstruktorzy-amatorzy, bracia Wolsza ze wsi Rozgarty pod Toruniem. Ich motoszybowiec wykonał szereg wzlotów, a silnik Józefa Borzeckiego znakomicie zdał egzamin. Konstruktorzy-amatorzy ze wsi Rozgarty zamierzają wykorzystać silnik wrocławianina do nowego, ultra-lekkiego motoszybowca swojej konstrukcji.

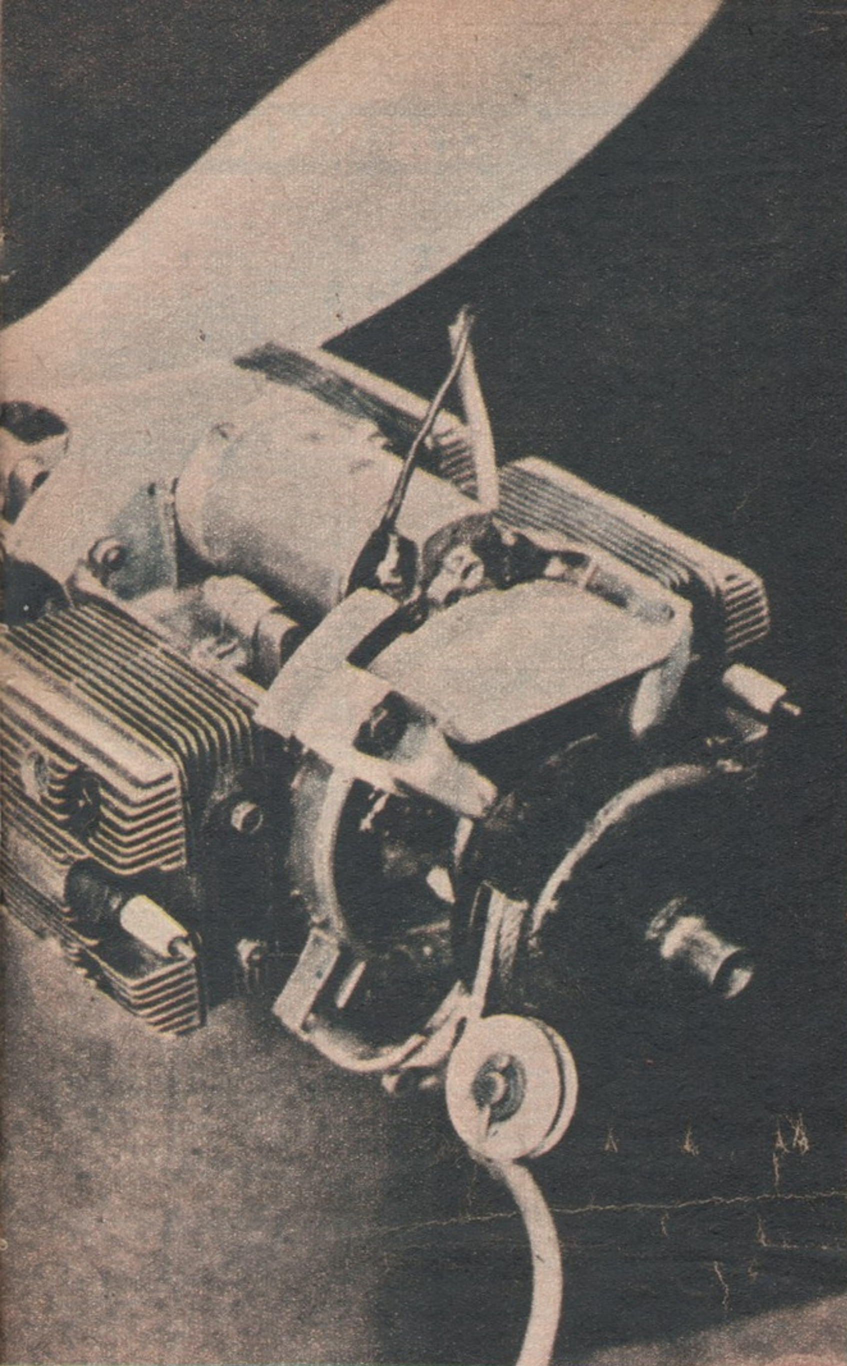
Drugą konstrukcją silnikową (można śmiało tak powiedzieć) Józefa Borzęckiego był w znacznym stopniu przerobiony do celów lotniczych silnik samochodowy typu „Volkswagen". Dawał on początkowo moc 26 KM, a dzięki kolejnym przeróbkom konstruktora uzyskał moc 30 KM. Silnik ten znalazł zastosowanie w motoszybowcu „Cirrus", który pomyślnie latał przez 5 lat. Znakomicie opracowany silnik doskonale zdawał egzamin na wysokościach rzędu 1 800 — 3 000 m, pracując łącznie przez setki godzin.

Wiadomo ogólnie, że przy budowie motoszybowców liczy się każdy przysłowiowy gram. Szczególnie, jeżeli idzie o małe motoszybowce. Właśnie silnik do nich powinien mieć ciężar jak najmniejszy, a jednocześnie dawać sporą moc. W wielu krajach świata pracuje się nad takimi napędami dla potrzeb lotnictwa amatorskiego, ale tylko w niektórych udało się odnieść sukces. W Polsce takich ultra-lekkich silników lotniczych w ogóle się nie produkuje.

Od sześciu lat właśnie nad takim problemem pracował Józef Borzęcki. Gromadził i własnoręcznie dorabiał poszczególne części. Przez trzy lata składał i rozkładał na elementy swój nowy silnik, bo nie było to jeszcze to, o czym myślał.

Konstruktor postawił sobie bardzo wygórowane wymagania: silnik powinien mieć moc maksymalną 20 KM, którą można wykorzystywać przez okres trwania startu motoszybowca (od 2 do 5 minut) i moc trwałą wynoszącą przynajmniej 15 KM. Ponadto silnik musi charakteryzować się minimalnymi drganiami, bo w przeciwnym przypadku konstrukcja płatowca może znaleźć się w niebezpieczeństwie, a poza tym jego ciężar powinien być bardzo mały (15 kg). No i oczywiście małe wymiary własne, aby nie powiększać gabarytów kadłuba, gdyż zbytni opór czołowy pogarsza znacznie właściwości aerodynamiczne motoszybowca.

Na pierwszy rzut oka wydawałoby się, że założenia Borzęckiego są bardzo mało realne. Drobny przykład. Fabryczny silnik doczepny do roweru „Gnom", przy ciężarze 12 kg, daje moc zaledwie 0,7 KM. Więc czy jest w ogóle możliwe, aby w warunkach amatorskich zbudować silnik o korzystniejszym stosunku mocy do ciężaru? W tych warunkach zupełnie nierealne wydaje się założenie, że taki maleńki silnik lotniczy może dać np. 20 KM przy ciężarze wła-



snym wynoszącym zaledwie 10—12 kg.

A jednak Józef Borzęcki z całkowitym powodzeniem zrealizował po wielu latach swoje zamierzenie. Zbudował ultra-lekki silnik motoszybowcowy, który nazwał 2 RB. Początkowo silnik wypróbowany był w domowej „hamowni", a następnie sprawdzano jego przydatność w locie symulowanym (silnik zabudowany na samochodzie).

Prawdziwą sensację wzbudzał na autostradzie pod Wrocławiem samochód-amfibia, mknący z umieszczonym na specjalnym rusztowaniu silnikiem ze śmigłem. Podczas wielokrotnych prób, przeprowadzonych jesienią ubiegłego roku, samochód na wolnym biegu, napędzany tylko silnikiem 2 RB, uzyskiwał prędkość dochodzącą do 70 km/h.

Na tej jeżdżącej hamowni silnik próbowany był jako pchający i ciągnący. Bardzo dokładnie sprawdzał konstruktor ciąg śmigła, zużycie paliwa, moment obrotowy, temperaturę elementów całego silnika itd. Obecnie, po półrocznych próbach praktycznych, silnik 2 RB zostanie zabudowany w motoszybowcu nowego typu konstrukcji wrocławianina.

OPIS TECHNICZNY SILNIKA 2 RB

Silnik 2 RB jest dwusuwowym, czterocylindrowym „bokserem" o następujących wymiarach: długość (bez rozrusznika) — 300 mm, szerokość — 250 mm, wysokość — 200 mm. Konstrukcja jest bardzo prosta, a tym samym niezawodna. Jako ciekawostkę można podać, że konstruktor zastosował w 2 RB specjalny rozrusznik linkowy, który umożliwia uruchamianie silnika w locie. Rozrusznik jest umieszczony w tylnej części karteru. Gaźnik wzięty od motocykla typu JAWA-250, zaś cewki zapłonowe — od motorowego wózka inwalidzkiego produkcji czechosłowackiej. Przyśpieszenie zapłonu automatyczne, odśrodkowe.

Silnik 2 RB ma bez osprzętu ciężar zaledwie 12 kg. W stanie gotowym do lotu, tzn. ze śmigłem, cewkami zapłonowymi i ręcznym rozrusznikiem, ma ciężar 16 kg. Jedną z jego poważniejszych zalet, oprócz małych rozmiarów i lekkości, jest to, że nie wymaga paliwa o wysokiej liczbie oktanowej. Może pracować na zwykłej benzynie używanej do samochodów ciężarowych.

DANE TECHNICZNE SILNIKA 2 RB

Moc max. — 24 KM przy 6 000 obr/min

Moc trwała — 16 KM przy 4 500 obr/min

Ciąg śmigła w miejscu — 48 kp

Ciąg śmigła przy prędkości 100 km/h — 38 kp

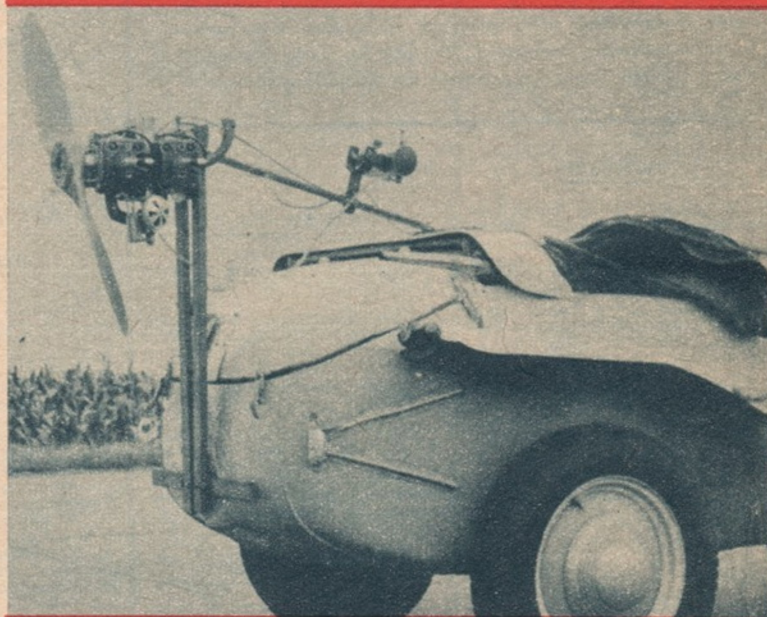
Zakres obrotów użytkowych śmigła — 3 000 do 5 000 obr/min

Średnica śmigła — 0,8 m

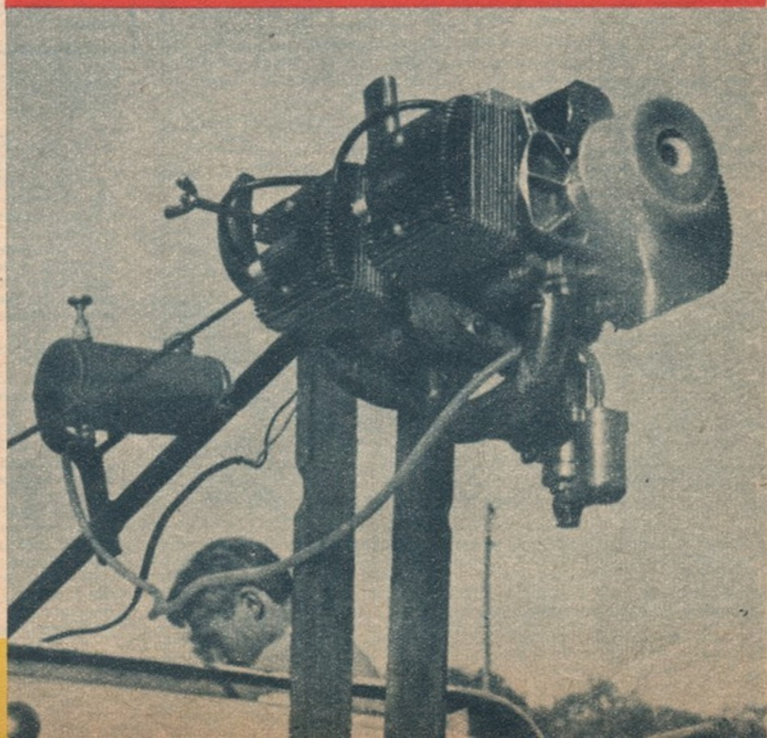
ANDRZEJ MACKO



Próba silnika, tym razem w układzie ze śmigłem ciągnącym. Prędkość jazdy — 70 km/h.



Wyżej: Silnik przygotowany do prób w układzie ze śmigłem pchającym. Niżej: Silnik 2 RB pracuje z pełną mocą.





PROFESOR PYSZNOW

Już pięćdziesiąt lat pracuje dla radzieckiego lotnictwa profesor Władymir Pysznow. Nieprzeciętna to postać w bujnej historii lotnictwa Kraju Rad. Profesor, doktor nauk technicznych, zasłużony działacz nauki i techniki Federacji Rosyjskiej, generał-lejtenant służby inżyniersko-technicznej, jest współtwórcą potęgi radzieckich skrzydeł. Pierwsze swe kroki w pracy dla lotnictwa — stawiał pod kierownictwem sławnego uczonego Mikołaja Żukowskiego.

Pysznow zyskał sobie sławę jako wybitny teoretyk w dziedzinie aerodynamiki lotu. Jako pierwszy na świecie naukowo zbadał przyczyny korkociągu. Wyniki swych rewelacyjnych wówczas prac ogłosił na światowym kongresie naukowym w Tokio.

Był nauczycielem wielu sławnych radzieckich konstruktorów, m. in. Aleksandra Jakowlewa. Do dziś — służy swą ogromną wiedzą młodym kadrom radzieckich konstruktorów lotniczych. (z)

PRZEMYSŁ

W CIĄGU 12 lat ładowność samolotów „Caravelle" zwiększyła się prawie czterokrotnie: pierwsza „Caravelle" mogła przewieźć ładunek 3,5 tony na odległość 1 500 km, natomiast „Caravelle—12" z roku 1971 może przewieźć ładunek o ciężarze 13 ton na odległość — 3 000 km.

BRYTYJSKI projekt nowego samolotu BAC—311, który pierwotnie miał być konkurentem francusko-zachodnioniemieckiego aerobusu, został zarzucony. Powód — zbyt duże koszty produkcji, wynoszące 144 mln funtów.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

WŁADZE IATA przewidują, że zrzeszone w tym stowarzyszeniu linie lotnicze (bez ZSRR i Chin) przewiozą w 1971 roku 265 mln pasażerów, na łącznej trasie 370 mln km.

WŁOSKIE linie lotnicze „Alitalia" wydały komunikat powiadamiający o podniesieniu o 10 procent cen biletów lotniczych na liniach krajowych. Nowe podniesione ceny przelotów będą obowiązywać od 1 kwietnia br.

SKANDYNAWSKIE — linie SAS oferują pasażerom, latającym czterosilnikowymi samolotami DC—8, wyświetlanie w powietrzu filmów.

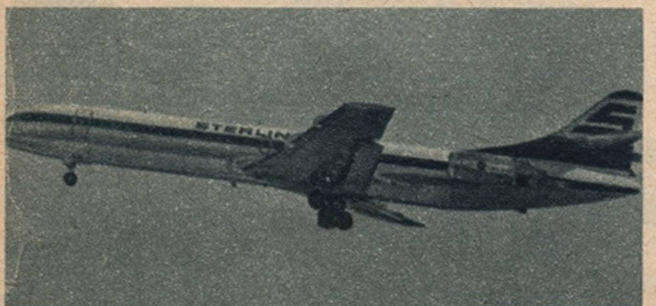
KUBAŃSKIE linie „Cubana" podpisały z chilijskimi liniami LAN porozumienie w sprawie podjęcia regularnej komunikacji lotniczej między Kubą i Chile.

PILOCI amerykańscy wnieśli protest do władz miejskich Miami (Floryda), przeciwko wznoszeniu wokół miejscowego lotniska wysokich domów mieszkalnych, utrudniających podejście do lądowania.

SPORT SZYBOWCOWY

NA ZAPROSZENIE zrzeszenia szybowcowego Wasserkuppe (NRF) przybędzie w maju br. na teren szkoły szybowcowej w Wasserkuppe grupa pilotów szybowcowych z Rumunii. Odbędą oni przeszkolenie na kursie wyczynowym. W zamian zachodnioniemieccy szybownicy pojadą do Rumunii, aby wziąć udział w międzynarodowych zawodach w Jassach.

WYSOKOŚCIĄ 8 360 m, osiągniętą w Zelle am See (Austria), Otto Winter i Guido Achleitner ustanowili nowy rekord NRF wysokości absolutnej.



Nieprzeciętnego wyczynu dokonała „Super Caravelle" duńskich linii „Sterling Airways", przelatując z 99 pasażerami na pokładzie trasę długości 4 200 km z Gander (Nowa Funlandia) do Oslo. Czas lotu wyniósł 5 godz. 33 min. Wartość lotu polega na tym, iż „Caravelle" przeznaczona jest do służby na trasach tylko średniej długości.

Astronautyka i technika rakietowa

LOTNICTWO I KOSMONAUTYKA

Radziecki miesięcznik „Awiacja i kosmonawtika" (lotnictwo i kosmonautyka) w numerze marcowym z roku bieżącego przynosi szereg interesujących artykułów poświęconych kosmonautyce i technice rakietowej. Między innymi na uwagę zasługuje praca czterech autorów Fiedorowa, Siergiejewa, Rabinowicza i Matazowa o osiągnięciach uzyskanych przy wykorzystaniu sztucznych satelitów typu „Kosmos". Autorzy szeroko omawiają satelitę „Kosmos—381", który przeznaczony był do badań jonosfery. Inny artykuł I. Osokina omawia trasy stacji orbitalnych, podając niezbędne dane liczbowe i rysunki.

INDYJSKA RAKIETA NOŚNA SATELITÓW

Indie, gdzie coraz bardziej rozwija się technika, planują zbudowanie w roku 1974 własnej rakiety nośnej, zdolnej do wyniesienia na orbitę ziemską sztucznego satelity. Przewiduje się budowę satelity o masie około 20, 30 kg, który mógłby osiągnąć wysokość około 400 km. Pojazd rakietowy o masie startowej około 20 ton i długości 21 m byłby konstrukcją rozwojową wykonaną przez specjalistów hinduskich.

NOWOŚCI Z MORZA DESZCZÓW

Z centrum Dalekosiężnej Łączności Kosmicznej w Moskwie napływają stale nowe informacje o radzieckim samochodzie księżycowym typu „Łunochod—1". Pojazd wykonuje w okresie dnia badania powierzchni Księżyca, przekazując je na Ziemię. Na przykład podczas ostatnio przeprowadzonego seansu łączności „Łunochod—1" przejechał 272 metry, badając okolice krateru, jednego z licznych usytuowanych na Morzu Deszczów. Temperatura wewnątrz pojazdu wynosiła według danych telemetrycznych plus 21 stopni C, a ciśnienie 745 mm słupa rtęci. Przypomnieć warto, że „Łunochod—1" funkcjonuje już cztery miesiące. W początkach marca sygnały przekazywane przez radziecki samochód księżycowy odebrane zostały przez znane obserwatorium w Bochum (NRF). Zdaniem kierownika obserwatorium sygnały były bardzo wyraźne.

CHIŃSKI SATELITA NADAJE

W dniu 11 marca obserwatorium astronomiczne w Bochum odebrało sygnały nadawane z pokładu chińskiego satelity Ziemi, który został umieszczony w Kosmosie w dniu 3 marca roku bieżącego. Tym samym potwierdzone zostało niejako oficjalnie istnienie drugiego już sztucznego obiektu kosmicznego, zbudowanego i wyrzuconego z obszaru ChRL.

O SATELITACH POMAGAJĄCYCH W NAUCE

W Nicei (Francja) na początku maja odbędzie się międzynarodowa konferencja poświęcona nowoczesnej pomocy w nauczaniu, jakim jest sztuczny satelita Ziemi. Chodzi tu o satelity, które by wyłącznie przekazywały informacje niezbędne dla szkolnictwa wszystkich państw zainteresowanych. Rozważane będą zarówno zagadnienia pedagogiczne jak i techniczne.

FRANCUSKI PROGRAM BADAŃ KOSMICZNYCH

Francuska prasa fachowa przynosi szereg informacji na temat najbliższej pięciolatki we francuskim przemyśle lotniczym i kosmicznym. Program narodowy przewiduje kontynuowanie budowy pojazdu rakietowego „Diamant—B" z równoczesną produkcją różnego rodzaju satelitów. W roku bieżącym pojazd ten wyniesie dwa sztuczne obiekty kosmiczne (satelity D—2.A). W roku 1972 „Diamant" oznaczony numerem 5 również wykorzystany zostanie do startu dwóch satelitów. W roku 1974 nastąpi ostatni start wspomnianej rakiety, którą zastąpi w latach następnych „Diamant— B/C". Jeśli chodzi o współpracę międzynarodową, to przewidziana jest budowa satelitów typu „Symphonie", „Eole — Meteosat", „Geole" i innych. Współpraca międzynarodowa uczonych i techników francuskich znajduje już odbicie choćby na przykład we wspólnie z ZSRR prowadzonych doświadczeniach laserowych przy użyciu reflektora laserowego, zabudowanego na pokładzie samochodu księżycowego „Łunochod—1". Niezwykle intensywnie prowadzone są wspólne prace radziecko-francuskie w zakresie przesyłania obrazów telewizji barwnej, przy wykorzystaniu satelity radzieckiego „Mołnia—1". W przyszłości przewidziane są systematyczne programy, które wykorzystywane będą przez oba kraje na zasadzie wymienności.

NOWA RAKIETA BADAWCZA

23 lutego z ośrodka badawczego w Landes (Francja) nastąpił pierwszy doświadczalny start nowej rakiety badawczej „Tibere". Start nastąpił w związku z programem badania zjawisk elektrycznych powstających podczas powrotu statków (lub innych obiektów) naddźwiękowych w atmosferę ziemską. Rakieta „Tibere", o długości całkowitej 14,50 m, ma trzy stopnie i masę 4 800 kg. Trzeci stopień pojazdu rakietowego upodobniono do ostatniego stopnia rakiety „Diamant—A" — badania dotyczyły bowiem i tego typu członu. Doświadczenia przeprowadzano na wysokościach od 60 do 120 km.

SATELITY TELEKOMUNIKACYJNE

Jak wiadomo, nie istnieje jeszcze międzynarodowy zunifikowany system komunikacji satelitarnej. Stosunkowo niedawno Związek Radziecki proponował budowę systemu „Intersputnik", który umożliwiałby przystąpienie każdemu najmniejszemu nawet państwu i korzystanie z dobrodziejstw nowoczesnego na wskroś systemu łączności o zasięgu światowym. Radziecki system opiera się na satelitach typu „Mołnia—1" ustawionych nad Atlantykiem i Pacyfikiem. — Moc nadajnika „Mołni" — 50 Watt.

Niezależnie od projektów międzynarodowych, większe państwa już zabezpieczają się przed stratami, jakie mogłyby powstać, gdyby nie miały w przyszłości własnych satelitów telekomunikacyjnych. I tak Indie planują wykorzystanie satelity amerykańskiego ATS — F dla rodzimego programu telewizyjnego, który obsłużyć ma około 5 000 miast i miasteczek Indii. Również w Europie — Francja i NRF przygotowują wspólny program budowy satelitów przewidziany na rok 1974.

Kanada umieści w Kosmosie satelitę do obsługi tylko terenu własnego już w roku przyszłym. Oczywiście na budowę własnych satelitów mogą pozwolić sobie państwa bogate. Nie jest zatem wykluczone, że projekt radziecki zyska uznanie i poparcie większości państw, szczególnie wówczas, gdy one się przekonają, jak wysokie mogą być opłaty za korzystanie z własnych satelitów. Istniejący obecnie system „Intelsat" powoduje, że nie wszystkie kraje mogą na przykład oglądać ciekawe mecze bokserskie czy piłkarskie, że sięgniemy tylko do sportu, bo po prostu nie stać je na opłacenie fantastycznych sum wymaganych przez monopolistyczną spółkę. I jeszcze jedna sprawa. Większość satelitów telekomunikacyjnych — to satelity geostacjonarne. Jak wynika z dotychczasowych obliczeń, liczba takich satelitów, aby sobie nie przeszkadzały wzajemnie, może wynosić około 1 800.

Co będzie, gdy na skutek nie zorganizowanego działania, nadmiernie zagęścimy Kosmos?

RÓŻNE

W UZNANIU wielkich zasług dla rozwoju lotnictwa światowego, sławny radziecki konstruktor A. N. Tupolew, członek Akademii Nauk ZSRR, przyjęty został w poczet członków honorowych Brytyjskiego Królewskiego Towarzystwa Lotniczego.

BRYTYJSKI samolot pionowego startu „Harrier", na lotnisku w Boscombe Down, w ciągu 122 sekund po pionowym starcie osiągnął wysokość 10 700 m, zaś w ciągu 142 sekund — 13 700 m. Są to dwa międzynarodowe rekordy prędkości wznoszenia.

CZTEROSILNIKOWY turbośmigłowy samolot amerykański P—3C „Orion" ustanowił nowy rekord międzynarodowy odległości lotu w linii prostej dla maszyn swej kategorii, przelatując trasę 11 280 km, z Japonii na wschodnie wybrzeże USA (do bazy Patuxent River w stanie Maryland). Średnia prędkość lotu wyniosła 740 km/h. Poprzedni rekord wynosił 7 661 km i ustanowiony był przez załogę radziecką na samolocie Ił—18 (w 1967 r.).

Przy okazji przypominamy inne rekordy: w r. 1964 — samolot dwusilnikowy P—2V, z Australii do Ohio (USA) — 18 080 km w ciągu 55 godz. 17 min. W r. 1962 — samolot B—52 H, z Okinawy do Madrytu — 20 168 km.

BALON NA POLU MARSOWYM



28 stycznia br. wystartował z Pola Marsowego w Paryżu balon wolny „Phoebus" (600 m^3) i przeleciawszy odległość 70 km wylądował w miejscowości Betz, na płn. wschód od Paryża. Balon zabrał pocztę (100 tys. listów), stemplowaną okolicznościowym datownikiem. Załogę balonu stanowiło 2 ludzi.

W dniu 7 lutego po raz czwarty dzieci i młodzież, zrzeszona w kołach lotniczych Aeroklubu Pomorskiego i drużynach harcerskich powiatu toruńskiego, spotkała się na dorocznych zawodach modeli balonów na ogrzane powietrze. Organizatorzy zawodów: koło lotnicze nr 11 i szczep harcerski ze szkoły podstawowej w Zelgnie oraz Komenda Hufca Toruń-powiat i Aeroklub Pomorski z pełną satysfakcją przyjęli zgłoszenia 117 zawodników startujących w kategorii balonów małych (średnica 100 cm) i 72 dwuosobowych zespołów w kategorii balonów dużych (średnica 280 cm). Tak więc na starcie stanęło ponad 250 modelarzy.

Impreza rozgrywana jest w rocznicę wyzwolenia powiatu toruńskiego spod okupacji hitlerowskiej i stanowi stałą pozycję w kalendarzu zawodów aeroklubowych. Jednocześnie należy do najbardziej udanych imprez masowych organizowanych



Fragmenty z zawodów modeli balonów w Zelgnie, w roku bieżącym. W pokazach uczestniczyły również rakiety. Oto napełnianie balonów. Niżej: Balon po starcie.

ZIMY NIE PRZESPALIŚMY

na naszym terenie. Zasługa w tym niewątpliwie największa kierownika Szkoły Podstawowej w Zelgnie instr. modelarstwa lotniczego mgra Heliodora Czarnowskiego. Impreza, w której startowała rekordowa ilość modelarzy, przebiegała bardzo sprawnie. Zawodnicy wypuszczali modele balonów ze specjalnie przygotowanych przez organizatorów kominków. Czas napełniania balonów dużych z uwagi na ilość startujących został skrócony z 7 min. do 4, a małych z 2 do 1 minuty. Okazało się, że ta ilość czasu była wystarczająca w aktualnie istniejących warunkach (pułap ok. 150 m, temperatura +3 C, bezwietrznie).

NAJLEPSZE WYNIKI:

Balony duże (drużynowo):

1. Szczep Harcerski (Wybcz) — 697 s; 2. Koło Lotnicze nr 11 (Zelgno) — 670 s; 3. 71 Drużyna Harcerska (Zelgno) — 571 s.

Balony małe (drużynowo):

1. Drużyna Zuchowa (Zelgno) — 212 s; 2. Szczep Harcerski (Wybcz) — 206 s.; 3. Koło Lotnicze nr 11 (Zelgno) — 165 s.

Balony duże (indywidualnie)

1. Teresa Barnat, Barbara Barnat (Szczep Harcerski Wybcz) — 282 s; 2. Maria Jurkiewicz, Grażyna Misiołek (Koło Lotnicze nr 11 — Zelgno) — 240 s; 3. Andrzej Krojna, Andrzej Bandrowski (Koło Lotnicze nr 11 Zelgno) — 237 s.

Balony małe (indywidualnie)

1. Małgorzata Lundkowska — Drużyna Zuchowa Zelgno — 89 s; 2. Anna Wołkowska — Szczep Harcerski Wybcz — 87 s; 3. Barbara Osmanowska — Drużyna Zuchowa Zelgno — 75 s.

Tekst i zdjęcia:
RYSZARD LACHOWICZ





Model polskiego „Meteora-1" podczas startu.

CO • GDZIE • KIEDY w małym lotnictwie

Znana wytwórnia zabawek plastykowych w Niemieckiej Republice Demokratycznej. PGH Hawege, wypuściła ostatnio model polskiego samolotu P—11 P, sławnego myśliwca z walk wrześniowych z hitlerowskim lotnictwem.

*

Radziecka wytwórnia zabawek politechnicznych „Junyj Tiechnik" zapowiada produkcję serii samolotów ZSRR z czasów minionej wojny. Wkrótce ukażą się modele samolotów: myśliwca Jak—3, samolotów komunikacyjnych Jak—40 i naddźwiękowego Tu-144.

*

W czechosłowackiej prasie modelarskiej ogłoszono listę pierwszych rekordów ustanowionych przez modelarzy rakietowych. Długotrwałość lotu — Jan Polak — 16 min. 45 s. Wysokość lotu — Otakar Saffek — 611 m. Są to najlepsze wyniki. Poza tym ogłoszono listę rekordów w poszczególnych podklasach. Na przykład w klasie rakietoplanów najlepsze wyniki należą do modelu Miklana Straka — 6 minut 30 sekund.

*

Brytyjscy modelarze organizują u siebie w Cardington w roku 1972 mistrzostwa świata modeli halowych (mikromodeli). W związku z tym już obecnie przygotowują się intensywnie do startów, aby godnie wypaść nie tylko w roli gospodarzy. Niedawno przeprowadzone zawody kontrolne przyniosły interesujące wyniki. Model R. Parhama latał 33 min. 13 s. (ciężar modelu 0,85 g). Inny modelarz, Bob Gosling, startował modelem zbudowanym przed 36 laty. Model utrzymał się w powietrzu 3 min. 30 s.

*

Na okładce amerykańskiego miesięcznika „Model Rocketry" z lutego roku bieżącego zamieszczono zdjęcie przedstawiające Polaka Z. Janéckiego z Zielonej Góry na zawodach w Jugosławii, z modelem pojazdu rakietowego typu „Sojuz".

HARCERZE-LOTNICY Z ELBLĄGA

21 lutego na terenie Aeroklubu Elbląskiego odbyły się II Zimowe Zawody Modeli Balonów o Puchar Przechodni Komendy Hufca ZHP w Elblągu, zorganizowane przez Inspektorat Lotniczy Komendy ZHP i Aeroklub Elbląski.

W zawodach uczestniczyło 40 zespołów (80 zawodników), reprezentujących 7 Harcerskich Drużyn Lotniczych miasta Elbląga, w tym 5 drużyn harcerzy młodszych ze szkół podstawowych nr 1, 2, 3, 21, 23 oraz dwie drużyny harcerzy starszych z Technikum Mechanicznego.

Przed rozpoczęciem zawodów — na lotnisku — odbyło się uroczyste przyrzeczenie harcerskie członków drużyny z Technikum Mechanicznego.

Modele balonów biorących udział w zawodach były wykonane z kolorowej bibułki o średnicy do 1,5 m. Ocenie i punktacji podlegały: 1. wykonanie techniczne balonu (ilość punktów do zdobycia od 1 do 20), 2. czas lotu balonu (1 s = 1 pkt.) mierzony od chwili startu do momentu lądowania, 3. odległość lotu balonu od miejsca startu do miejsca lądowania (1 m = 1 pkt.). Balony napełniono powietrzem ogrzanym przy pomocy urządzenia ogrodniczego zwanego „pulsopył" (silnik pulsacyjny). Urządzenie obsługiwał mechanik aeroklubu.

Wszystkie balony wykonały prawidłowe loty, jednak odległości i czasy lotów były różne i wahały się w granicach od 20 do 500 m. Zawody zakończyły się o godzinie 15.00 odczytaniem wyników i rozdaniem nagród. Pierwsze miejsce indywidualnie zdobył zespół z drużyny lotniczej Szkoły Podstawowej nr 2 w składzie Roman Woźniewski i Władysław Brzeziński — 596 pkt., drugie miejsce zajął zespół szkoły nr 21: Janusz Żukower i Mirosław Beyer — 483 pkt., trzecie miejsce uzyskał zespół z Technikum Mechanicznego — Eugeniusz Gryza i Andrzej Paczkowski — 463 pkt.

Pierwsze miejsce drużynowe i puchar przechodni zawodów zdobyła Harcerska Drużyna Lotnicza z Technikum Mechanicznego wynikiem 1 361 pkt. (trzy najlepsze miejsca w drużynie), w składzie: Kazimierz Rychlak, Andrzej Paczkowski i Sławomir Lewandowski.

Dobra organizacja imprezy była wynikiem prawie 13-letniej współpracy Aeroklubu Elbląskiego z Komendą Hufca ZHP i Wydziału Oświaty.

B. KONICKI



– HALO!! Powtórzcie, rejestruję na taśmie! — zawołał w podnieceniu Paweł Baldy, radiotelegrafista „Zorzy".

Skroś międzyplanetarnej pustki płynął sygnał na fali zastrzeżonej dla kosmicznego SOS. Baldy z przejęciem pilnował dokładności zapisu. Był jedynym adresatem radiogramu.

Wkrótce załoga „Zorzy" zebrała się w sali imprezowej. Larsen — biolog, a zarazem dziejopis międzynarodowej wyprawy na planetę X-17, z błyskiem w oczach powitał brzęczyk wizjofonu. Zacięty wyraz ust Pawła ostudził jego nadzieje.

— Niestety, Ziemia wciąż milczy — odezwał się głos z ekranu. — Jeszcze wczoraj była szansa. Co za pech!

— Nie rozumiem — zabrał głos Łaniew, geochemik z Jałty. — Przecież nie starczyłoby nam paliwa na rejs do nich i osiągnięcie Ziemi. Wzajemne położenie nas, „Ciołkowskiego" i Ojczyzny — jest wyjątkowo niekorzystne. Można to dać „Puchaczowi" do sprawdzenia, ale ręczę, że mam rację.

„Puchacz" był zbiorczym komputerem ekspedycji.

Ponieważ Larsen zastępował kapitana, który z czołówką badaczy wylądował na X-17 — wszyscy spojrzeli w jego stronę.

— My tylko możemy pośredniczyć w przekazaniu Ziemi meldunku — wyjaśnił biolog. — Paweł ma złote ręce i przysłowiowy łut szczęścia, ale czy to wystarczy?... Zwija się jak umie, bo szansa powodzenia maleje z każdą minutą. Wiemy, o co chodzi. Dlatego wysłaliśmy listy radiowe na Ziemię. Kto jeszcze nie dostał odpowiedzi, poczeka dość długo.

Młody geolog z Wrocławia, Andrzej Grabiński, zamyślił się smutno. Onegdaj otrzymał swoją pocztę. Wszakże ten list, na którym najbardziej mu zależało, widocznie się spóźnił.

Po godzinie Baldy oświadczył z rezygnacją, że radiogram można przekazać dopiero za miesiąc. W drodze na Ziemię fale radiowe przechodziły tuż obok Słońca i były pochłaniane przez zewnętrzny obłok korony słonecznej.

Z tego samego powodu już od tygodnia stracił kontakt z Ziemią inny statek Wielkiej Żeglugi Kosmicznej — „Ciołkowski". Jednostka drobniejsza, za to znacznie szybsza, zbudowana dla celów sportowo-wyczynowych — może poprzestałaby na tej roli, gdyby nie pewne wydarzenie sprzed roku. Wtedy odkryto zbliżającą się ku Ziemi planetoidę, która wzbudziła żywe zainteresowanie także u kosmonautów. Silnie wydłużona jej orbita leżała prawie dokładnie w płaszczyźnie ekliptyki. To niewielkie ciało kosmiczne nazwano Podróżną, gdyż nadawało się lepiej do tranzytowej przejażdżki po układzie słonecznym niż wcześniej typowane takie planetoidy jak Hermes, Ikar, Eros czy Adonis.

Należało szybko działać, bo najdogodniejszy



Kosmiczny meldunek

ANDRZEJ TREPKA

termin ścigania Podróżnej przypadał cztery miesiące po odkryciu jej. Podjęła się tego pięcioosobowa załoga, której powierzono „Ciołkowskiego" po przygotowaniu go do tego pionierskiego lotu. Astronauci mieli w rok później z powierzchni planetoidy wystartować na Marsa. Właśnie podczas tej operacji statek uległ uszkodzeniu. Los załogi zależał od natychmiastowej akcji ratowniczej z Ziemi. Z macierzą mogli porozumieć się dopiero za parę tygodni. Tymczasem lecieli po trajektorii mijającej Marsa dość daleko i z prędkością zbyt dużą, aby móc wmanewrować pojazd na satelitarną orbitę.

— Widzę tylko jedno wyjście — odezwał się Larsen. — Musimy wyrzucić w przestrzeń „Papugę" tak, aby jutro przekazała Ziemi meldunek. Co o tym sądzicie?

Nikt nie zaoponował. Była to trudna decyzja, ponieważ wyprawa nie miała żadnej innej aparatury gwarantującej bezbłędną łączność z Ziemią. Sześć dodatkowych radiostacji pozostawiało wiele do życzenia, gdyż nieprzewidziane, silne pola magnetyczne, przypuszczalnie związane ze zbliżaniem się do Słońca, zakłócały odbiór.

— Po jakiej krzywej ją wyślemy? — zapytał Andrzej Grabiński.

— Po hiperboli — odparł Larsen.

Aby w krótkim czasie zawiadomić Ziemię o awarii „Ciołkowskiego", trzeba było poświęcić to doskonałe urządzenie. Śmigła rakietka manewrowa powiezie je w rozległe czeluści Wszechświata, gdzie czas odmierzają miliony wieków, a przestrzeń — krocie lat świetlnych. Na samym początku tej bezkresnej drogi „Papuga" ma wypełnić swe nagłe przeznaczenie: ratować życie pięciu rozbitków.

★

Larsen nie zdążył dokończyć zapisu w dzienniku okrętowym. Wejście telegrafisty i smutek bijący z jego czarnych oczu wróżyły złą wiadomość. Denerwujący moment wyczekiwania przerwał głos Pawła:

— Nic nie poradzimy. Ziemia dowie się dopiero za miesiąc.

— Jak to? — spytał biolog z przejęciem.

— „Papuga" dopiero co umilkła.

— Ja się cieszyłem, że na Ziemi albo już wiedzą, albo w najbliższych godzinach odbiorą meldunek.

— Niestety, „Puchacz" ustalił, że rytmicznie powtarzany tekst nie mógł zostać odebrany. Rakietka osiągnie wymagane położenie za dwadzieścia godzin. Ale cóż z tego...

— Sądzisz, że „Papuga" się nie odezwie? — spytał Larsen.

— Słaba nadzieja. Zapis urywa się raptownie, w pół słowa. Może meteor...

Z laboratorium geologicznego włączył się Andrzej Grabiński. Kąciki ust drgały mu, a twarz na ekranie wydawała się bledsza niż zwykle.

— Czy przystosowałeś jakąś radiostację do łączności z Ziemią — pospiesznie zapytał Pawła.

— O tyle, o ile to było możliwe. Myślisz o wysłaniu jej śladem „Papugi"?

Andrzej zmarszczył brwi.

— Może jej żałujesz? Paweł, czyś oszalał?!

— Wysłuchaj mnie. Jak wiesz, napotkaliśmy w tych regionach zakłócające pola magnetyczne. Samo zwiększenie mocy radiostacji nic nie daje. Obsługując tę, którą przerobiłem — doświadczony radiotechnik mógłby coś wskórać. Nie warto wszakże wysyłać jej z samym tylko urządzeniem automatycznie nadającym meldunek. To mydlenie sobie oczu.

— Więc sprzęgnijcie ją z „Puchaczem"!

Paweł posmutniał.

— Nie dręcz mnie. Chyba rozumiesz, że równałoby się to niemal samobójstwu wyprawy.

— Znowu żałujesz. Jak gdyby chodziło o twój mózg — porywczo rzucił Andrzej.

— Ależ...

— Niczym mnie nie przekonasz. To wstrętne. Wstrętny, ohydny targ — kiedy chodzi o życie ludzi.

Paweł starał się nie tracić opanowania.

— Przerwałeś mi. Otóż „Puchacza" nie możemy wysłać, ponieważ nie zmieściłby się w taksówce kosmicznej.

W nagłą ciszę gruchnęły słowa Grabińskiego:

— „Puchacz" nie przyleciał tu na skrzydłach, tylko przywiozła go „Zorza". Ja bym ją opróżnił i wysłał bez szerokiego rozdziawiania ust, co będzie z nami. Jakoś by było. Wyposażenie złożymy w bazie na X-17, a Ziemia przyśle po nas inny statek.

— Bądź subtelniejszy. Przecież to absurd.

Twarz geologa raptownie zniknęła z ekranu.

★

Paweł stał przed nadajnikiem wizjofonu, nerwowo mrugając powiekami, był zaskoczony, że kapitan wyprawy, który od dwóch dni kierował założoną właśnie bazą na powierzchni X-17, dopominał się uzgodnionego przylotu Grabińskiego.

— Sądziłem — tłumaczył dowódcy — że spełniłem, co do mnie należało. Podałem wam moment startu taksówki kosmicznej, trajektorię i w ogóle wszystkie parametry. Byłem pewien, że zmierzający do was pojazd weźmiecie na radarowy hol.

— Chyba wylądował, tylko w innym rejonie. Zarządzę poszukiwania. Czy pozostałe taksówki są w stanie gotowości?

— Tak.

— Ani na chwilę nie opuszczaj centrali... Acha, jeszcze jedno: mówisz o Grabińskim, ale przecież poleciało ich dwóch?

— Andrzej poleciał sam.

Kapitan zmarszczył brfwi.

— Jak to? Przecież Vertin miał mu towarzyszyć. Dlaczego został?

— W tej chwili go zapytam — odparł Paweł, wciskając jeden z przycisków na pulpicie.

Harriet Vertin, student Sorbony, jako zwycięzca światowej olimpiady przyrodniczej został wytypowany przez Międzynarodowe Zrzeszenie Studentów, któremu dysponenci „Zorzy" ofiarowali dar godny zdobywców nieba: jedno miejsce na pokładzie statku. Był nieraz aż śmiesznie przejęty swą rolą asystenta znanego geologa, ale to nikogo nie raziło. Lubiano beniaminka wyprawy za jego pogodne usposobienie, błyskotliwy dowcip oraz fenomenalną pasję uczenia się — od każdego i na każdym kroku.

Tego dnia mieli obaj polecieć na powierzchnię X-17. Tymczasem Francuza spotkała wielka, nieoczekiwana przykrość. Wprost oniemiał, kiedy Grabiński w ostatniej chwili stanowczo mu zakomunikował, że leci sam. Nawet nie chciał, aby Harriet odprowadził go do rakietki. Obiecał przylecieć po niego nazajutrz, ale był czegoś zmieszany. Student odniósł przykre wrażenie, że w tym momencie geologowi zależało tylko na jednym: aby jak najszybciej go się pozbyć.

★

Andrzej rozprężył ramiona. Bolały go palce od nerwowego wystukiwania w klawisze, wyszarpywania przełączników, przekręcania pokręteł, wciskania przycisków. Manipulował tak sześć godzin — od kiedy uprzytomnił sobie, że Ziemia mogłaby odebrać jego sygnał. Przesunęła się już pośród gwiazd poza skrajne, najdelikatniejsze włókna korony słonecznej. Właśnie o to chodziło.

Czas naglił. Andrzej wciąż jeszcze odczuwał skutki zadziałania bardzo silnego przyspieszenia po starcie rakietki. Nie ustawały zawroty głowy. Myślał z przerażeniem, że może stracić przytomność i nie spełnić swego postanowienia.

Wszystko co był w stanie zrobić dla zdrowia — to dobrze się odżywiać. Nie zabrał prawie żadnych medykamentów, więc lekarska konsultacja z „Zorzą" niewiele by mu dała. Odwlekał moment kontaktu z kolegami. — W tej chwili ważna jest tylko Ziemia. Ziemia musi się dowiedzieć...

Minęła doba. Andrzej zażywał środki pobudzające, aby nie zasnąć. Męczyła go coraz większa gorączka. Oddychanie powietrzem o wzrastającym stężeniu dwutlenku węgla powodowało dotkliwe uczucie duszności. Taksówki kosmiczne, przeznaczone do krótkotrwałych lotów, nie miały urządzeń klimatyzacyjnych według standardu statków przestrzeni. Wprawdzie Andrzej dysponował jeszcze zapasem czystego tlenu, ale użycie go odkładał na czarną godzinę.

Wyrzucał sobie, że nigdy nie zadbał o gruntowniejsze zapoznanie się z radiotechniką. Był przeświadczony, że Paweł na jego miejscu uzyskałby łączność.

Zaczął robić krótkie przerwy w pracy, której bezowocność szarpała mu nerwy. Wtedy słuchał audycji z Ziemi. Podnosiło go na duchu, że zakłócenia wywoływane przez Słońce ustąpiły niemal zupełnie. Jednocześnie upajał go rześki oddech tego świata, w którym wzrósł, a do którego przestawał należeć. Tony muzyki, głosy ludzi, miejsca skąd wzlatywały te dźwięki — wszystko to jawiło mu się swojskim a czarodziejskim echem bytu, który opuścił.

Były chwile kiedy żałował, że znalazł się tu. Co będzie, jeśli nie uzyska połączenia?

— Halo! Halo! Tu statek kosmiczny „Ciołkowski" — nagle popłynął głos z aparatu.

Andrzej wytężył słuch. Porozumieli się z Ziemią? Bez niego!...

Była to jednak transmisja z taśmy. Spiker wyjaśniał, iż obecnie łączność radiowa z „Ciołkowskim", a także z „Zorzą", jest przerwana z powodu niekorzystnego ich położenia względem Ziemi, i że na świeże wiadomości od obu załóg trzeba poczekać około miesiąca.

— Nieprawda! — krzyknął Andrzej ze wszystkich sił. — Bracia moi! Ludzie z całej Planety, słuchajcie mnie! Odpowiedzcie, że słyszycie!

Przełknął ślinę. Przysunął ucho do najbliższego aparatu.

Kiedy zabrzmiała jakaś skoczna melodia, z wściekłością przekręcił wyłącznik.

★

Powietrze w rakietce nie nadawało się już do oddychania. Andrzej zużył część zapasu tlenu. Pozostały mu tylko dwie butle. Doszedł do przekonania, że bez fachowych dyrektyw jednak nie zdoła porozumieć się z Ziemią.

„Zorzę" złapał natychmiast. Urwawszy krótko indagacje Pawła na temat swej decyzji, prosił kolegę, aby nie czynił sobie wyrzutów, bo wyprawa oczywiście nie mogła pozbyć się swego statku. Potem rozmawiali wyłącznie o technice posługiwania się radiostacją. Andrzej skrzętnie notował.

Automatyczne urządzenie powtarzało nieustannie meldunek o awarii „Ciołkowskiego" i podawało jego pozycję. Tymczasem Andrzej mocował się z aparaturą. Nieskoordynowane ruchy zwiększały zużycie tlenu. Przerażonym wzrokiem ogarnął manometr. — Już tak mało? Może nie wystarczy nawet na godzinę...

Zapatrzył się w niebo. Wyglądało jak czarny aksamit wystebnowany kolorowymi cętkami gwiazd. Sam osłonięty od żaru Słońca, miał w polu widzenia subtelną poświatę korony słonecznej, która rozplatała swe śnieżystobiałe warkocze w otchłanną nieskończoność. Na prawo do niej sygnałem białego światła błyszczała Ziemia. Taka mała iskra zagubiona w toni Wszechświata.

Andrzej wpatrywał się w nią łapczywie z tragiczną wiedzą, że nigdy nie ujrzy jej inaczej. Splecioną z tysiącem wspomnień drogich i najdroższych — witał ją teraz każdym spojrzeniem, a bał się pożegnać. Przecież musi otrzymać odzew stamtąd!

Chłonąc wzrokiem kosmiczną twarz Ojczyzny, począł mówić do niej rzeczy bez związku, celebrować słowa i imiona — raz krzykiem, raz szeptem. Wzywał ludzi, których skrzywdził swoją samobójczą wyprawą. Zaklęcia o przebaczenie mieszały się z filmowym galopem wspomnień, z urywkami prowadzonych kiedyś dialogów, z przepychem oglądanych kiedyś krajobrazów.

Przeląkł się, że bredzi. — Może to agonia?

Spojrzał na ostatnią butlę z tlenem. Jeszcze nie było oznak bliskiego wyczerpania się życiodajnego gazu.

Powoli kręcił pokrętłami, unikając wszelkich gwałtownych ruchów. Nagle lampka kontrolna mignęła raz i drugi, po czym zapaliła się równym czerwonym światłem. Było to ostrzeżenie, że odtąd czerpie tlen już tylko z rezerwy. — A więc koniec — pomyślał. — Jeszcze piętnaście, najwyżej dwadzieścia minut...

Starał się siedzieć nieruchomo. Zapatrzył się w wężowe, płynne manipulacje palców, chcąc wyczarować z bezdusznej maszyny żywy głos ludzki głos z Ziemi.

Nieoczekiwanie zadźwięczały mu w uszach wymarzone słowa:

— Potwierdzamy przyjęcie meldunku...

Andrzej wytężył słuch. — Czy nie śni? I czy to zdanie jest zwrócone do niego?

Wszystko było w porządku. Tekst o „Ciołkowskim" nagrano w studio, a spiker dopominał się tylko szczegółów sytuacji statku przekazującego wiadomość.

Andrzej uśmiechnął się blado. — Jakież szczegóły ma podać? Że lampka kontrolna pali się coraz intensywniej?

Dopiero teraz w pełni sobie uświadomił, że zwyciężył.

— Czy słyszycie mnie — zawołał. — Mówi Andrzej Grabiński z ekipy „Zorzy". Czy słyszycie mnie?

Nikt nie odpowiedział. Zapewne nieopatrznie przekręcił wyłączniki. Wiedział, że nie zdąży ustawić znów aparatury tak jak wtedy. Mimo to gorączkowo próbował. Chciał powiedzieć coś od siebie, przekazać myśli, z którymi odchodzi. Łza zakręciła mu się w oku. Chociaż odczuwał pełniej niż kiedykolwiek, że ludziom, którzy się rozumieją, nie potrzeba słów, że ostatnie jego minuty będą jakoś odtworzone w wyobraźni najbliższych — opanował go dojmujący żal, że nie może nic powiedzieć.

— Ziemia już wie... — oświadczył kolegom z „Zorzy".

Uczuł, że się dusi. Ogarnął spojrzeniem Ojczyznę, która świeciła niewzruszonym białym blaskiem, i zwalił się na podłogę.

Maleńki stateczek z ciałem kosmonauty leciał poza układ słoneczny, na spotkanie nieodkrytych gwiazd.



RYSZARD GOMÓŁKA

Pragnienie gwiazd

Trwa cisza nad lotniskiem,
noc je odarła z barw...
Nagle łukiem świetlistym
samolot znaczy start!

Na skrzydle jasne światło
płonie jak mały znicz.
Maszyna mknie ku gwiazdom,
staje się jedną z nich.

Dźwięk przekroczony! Trzeba
pokonać jeszcze czas!
Samolot — serce nieba
pulsuje rytmem gwiazd.

Gdzieś w dole senna ziemia
utopiona w ciszę snu...
A pilot mknie w przestrzeniach
niewytyczonych dróg.

Pod skrzydłem samolotu —
światła dalekich miast...
Powrót? Nie ma powrotu!

— — — — — — — —

Jak blisko stąd do gwiazd!

L-410 „TURBOLET"

OD kilku lat przemysł lotniczy bratniej Czechosłowacji pracuje nad dwusilnikowym turbinowym samolotem wielozadaniowym, przeznaczonym głównie do tzw. małej komunikacji. Samolot, budowany przez zakłady „Let" w Kunowicach, nosi oznaczenie L-410 „Turbolet". Oblot prototypu nastąpił 29.IV.1969 r., a w końcu maja tegoż roku samolot został pokazany na Salonie Paryskim. Prototyp samolotu jest wyposażony w kanadyjskie silniki turbinowe PT6A-27. Dla wersji krajowej przeznaczono silniki własnej konstrukcji M-601, nad którymi trwają obecnie prace rozwojowe.

„Turbolet" zbudowany został w układzie dwusilnikowego, wolnonośnego górnopłata konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła wykonane jako jednoczęściowe, konstrukcji dwudźwigarowej. Klapy zajmują ok. 60% krawędzi spływu. Lotki odciążone aerodynamicznie, a krawędź natarcia odladzana. Usterzenie poziome o odwróconym profilu. Stery odciążone aerodynamicznie i wyważone statycznie. Kadłub, o przekroju owalnym, odznacza się dużym wykorzystaniem wnętrza, gdyż przestrzeń dla przewozu pasażerów i ładunku rozciąga się na ok. 70% długości kadłuba. W wersji pasażerskiej kabina może mieć 12 do 20 miejsc. Przewidziana jest również wersja służbowa (8 miejsc), wersja sanitarna, transportowa (1 900 kg), a także wersja treningowa. Załoga składa się z 2 osób. Wejście do kabiny zapewniają dwuczęściowe drzwi z lewej strony, szerokości 1,25 m. Dla pasażerów otwiera się tylko przednią część drzwi zaopatrzoną w składane schodki. Podwozie trójkołowe z kołem przednim. Koła główne chowają się w locie w kroplowe gondole umieszczone z boków kadłuba, a koło przednie w kadłub. Wypuszczenie i zablokowanie podwozia może się odbyć pod własnym ciężarem. Koła o dużych rozmiarach i niskim ciśnieniu umożliwiają działanie z lotnisk gruntowych. Silniki PT6A-27 o mocy 715 KM każdy napędzają trójłopatowe śmigła przestawialne Hamilton-Standard o średnicy 2,6 m. Paliwo (1 100 kg) — w miękkich zbiornikach w skrzydłach. (J.Ś.)

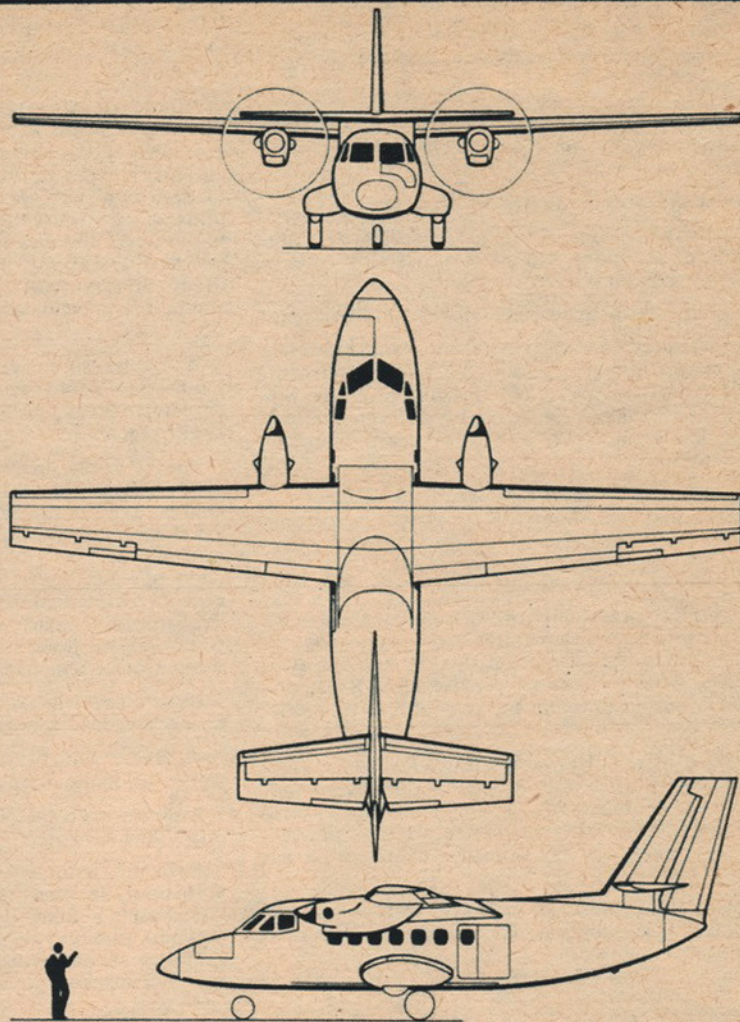
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 17,10 m, długość — 13,60 m, wysokość — 5,50 m, pow. nośna — 32,5 m², pojemność kabiny 18,0 m³.

Ciężary: Ciężar własny — 2 803 kg, ładunek użyteczny (max.) — 1 920 kg, ciężar całkowity — 5 100 kg.

Osiągi: Prędkość przelotowa (max.) — 369 km/h, prędkość przelotowa ekonomiczna — 337 km/h, prędkość przeciągnięcia na klapach — 114 km/h, wznoszenie — 8,1 m/s, pułap — 7 770 m, zasięg (ładunek 1 850 kg) — 185 km (ładunek 1 520 kg — 600 km), zasięg max. — 1 140 km, rozbieg — 205 m, start na 15 m — 360 m, lądowanie znad 15 m — 400 m, dobieg — 180 m.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

HFB-320 „HANSA"

TELEWIDZÓW, którzy 6.XII.1970 r. oglądali na małym ekranie scenę powitania na warszawskim lotnisku kanclerza NRF Willy Brandta, zaciekawił zapewne niewielki samolot odrzutowy, którym ten mąż stanu przybył do Warszawy w celu podpisania układu pomiędzy Polską a NRF. Samolot ten, to HFB-320 „Hansa", konstrukcji NRF (zakłady MBB). Samolot jest stosowany głównie jako służbowy lub komunikacyjno-dowozowy ale był również używany do transportu ładunków i szeregu innych zadań cywilnych i wojskowych. Prace nad projektem rozpoczęto w 1961 r., oblot pierwszego prototypu odbył się 21.IV.1964 r., a pierwsze dostawy rozpoczęły się w 1966 r.

„Hansa" jest 7—12 miejscowym, dwusilnikowym średniopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydła samolotu mają dość niezwykły kształt, a mianowicie wyraźny skos do przodu (15°). Wybór takiego układu miał na celu przepuszczenie centralnej części dźwigarów za kabiną. Profil NACA 65A-1.5-13 u nasady, przechodzący w NACA 63A-1.8-11 na końcach. Konstrukcja kesonowa. Lotki odciążone wewnętrznie. Klapy dwuszczelinowe, uruchamiane hydraulicznie. Hamulce aerodynamiczne — płytowe. Skrzele ruchome, tylko w przykadłubowej części skrzydeł. Kadłub o przekroju kołowym (2,06 m), konstrukcji półskorupowej. Dwuosobowa kabina załogi i kabina pasażerska dla 7 do 12 osób (zależnie od wersji), ciśnieniowa i klimatyzowana. Toaleta w przedniej części kabiny. Drzwi dzielone otwierają się do góry i na dół. Dolna część ma wbudowane schodki. Podwozie trójkołowe, z kołem przednim, chowane do kadłuba. Amortyzatory oleo-pneumatyczne, hamulce tarczowe z automatami przeciwpoślizgowymi. Hamujący spadochron w ogonie.

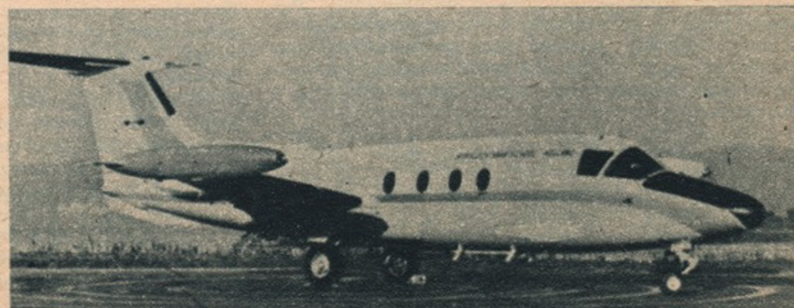
Dwa silniki turboodrzutowe CJ 610-5 o ciągu 1 335 kp każdy, zabudowane w gondolach z boków tylnej części kadłuba. Paliwo, w ilości 3 300 kg, mieści się w integralnych zbiornikach skrzydłowych i w dwóch nieodrzucanych zbiornikach zewnętrznych, umocowanych na końcach skrzydeł. Samolot jest bogato wyposażony w urządzenia radiowe i nawigacyjne. (J.Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość (ze zbiornikami) — 14,50 m, długość — 16,61 m, wysokość — 4,94 m, pow. nośna — 30,14 m², wydłużenie — 6, wymiary kabiny pasażerskiej — 4,58×1,9×1,75 m.

Ciężary: Ciężar własny — 5 425 kg, ładunek użyteczny (max.) — 1 775 do 1 814 kg. Ciężar całkowity — 9 200 kg.

Osiągi: Prędkość przelotowa max. (7 300 m) — 825 km/h, prędkość przelotowa ekonomiczna (10 570 m) — 675 km/h, prędkość przeciągnięcia na klapach — 178 km/h, wznoszenie — 21 m/s, czas wznoszenia na 7 600 m — 12 min., pułap — 11 400 m, rozbieg — 750 m, zasięg max. (4 pasażerów i bagaż) — 2420 km.



ALBATROS C-X, C-XII



SPIS sprzętu lotniczego dokonany w lutym 1919 r. przez polskie władze wojskowe na byłych niemieckich i austriackich lotniskach w Wielkopolsce i Małopolsce wykazał, że pośród 217 samolotów zdobytych na wrogu w ręce polskie wpadło 15 kompletnych płatowców typu Albatros C-X i 4 Albatrosy C-XII. Po remoncie samolotami tego typu uzupełniono stan sprzętowy Wyższej Szkoły Lotniczej w Poznaniu oraz weszły one do uzbrojenia 8 i 14 Eskadry Wywiadowczej. W lotnictwie polskim płatowce Albatros C-X, C-XII zostały skasowane ostatecznie w 1930 r.

Samolot Albatros C-X i nieznacznie różniący się konstrukcyjnie od niego rozwojowy C-XII był obserwacyjnym, rozpoznawczo-bombardującym, jednosilnikowym dwumiejscowym dwupłatem konstrukcji mieszanej. Obie wersje, wyposażone w silnik Mercedes-Benz lub Maybach o mocy 260 KM, charakteryzowały się bardzo dobrymi osiągami lotnymi i taktycznymi. Produkcję tych udanych konstrukcji podjęło w 1917 r. kilka niemieckich zakładów lotniczych, w tym zakłady macierzyste Albatros, Halberstadt, B.F.W. i inne. Samoloty tych wytwórni różniły się nieznacznie od standardowego typu zakładów Albatros, między innymi zespołami napędowymi, wyposażeniem, uzbrojeniem i pewnymi szczegółami konstrukcji płatowca (z zewnątrz). Uzbrojenie typowych Albatrosów C-X, C-XII stanowiły 2 zsynchronizowane k.masz. Spandau kal. 7,63 mm i 1 Parabellum kal. 7,62 mm na wysięgniku w kabinie strzelca. Udźwig bomb — 80 kg. Załączony rysunek przedstawia typowy samolot Albatros C-XII.

Na zdjęciu: Polski Albatros C-X Eskadry Wywiadowczej po przymusowym lądowaniu w rejonie Tarnopola na Podolu.

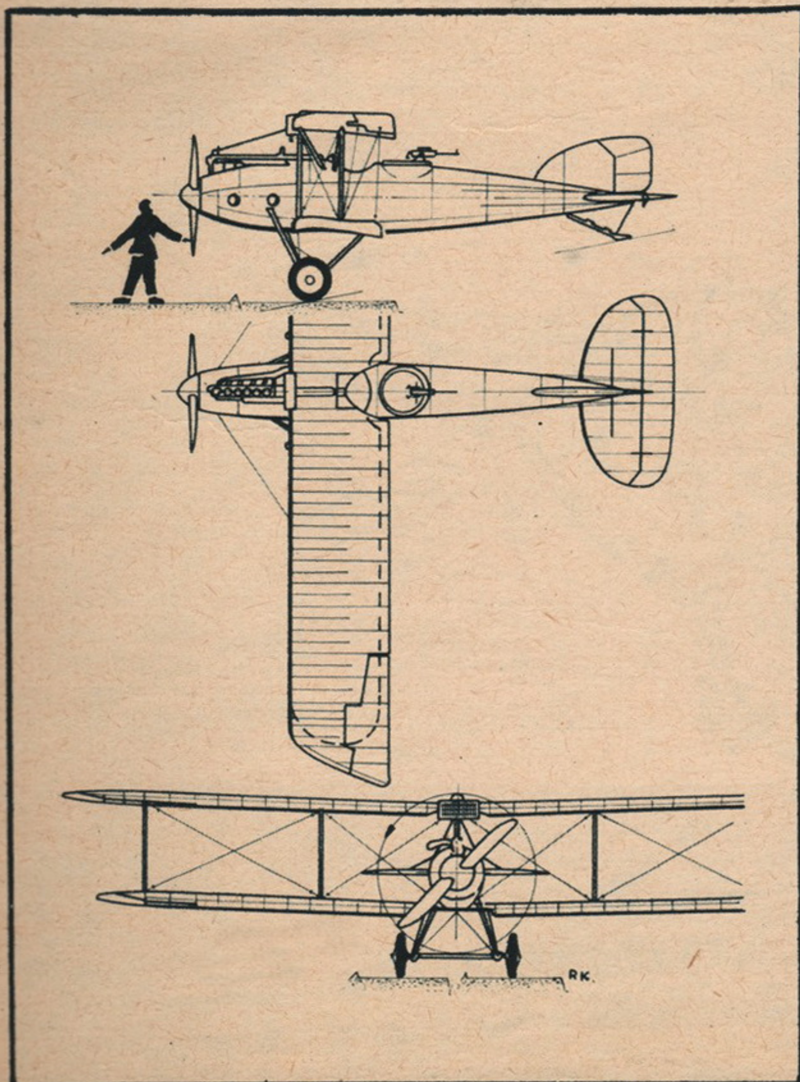
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 14,20 m, długość — 8,85 m, wysokość — 3,27 m, pow. nośna — 34,5 m^2

Ciężary: Ciężar własny — 576 kg, ciężar całkowity — 1100 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 210 km/h, prędkość przelotowa — 175 km/h, prędkość min. — 63 km/h, pułap — 5650 m, zasięg — 510 km.

RYSZARD KACZKOWSKI



ARYTMOGRAF



1	2	3	4	5	6	3	7	2	7	8	9	10
11	12	5	13	14	2	1	4	5	6	3	7	15

Do podanej figury wpisać litery, którym odpowiadają liczby odgadniętych wyrazów. Należy pamiętać, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery. Litery wpisanych w ten sposób wyrazów, czytane poziomo, dadzą hasło arytmografu.

Znaczenie wyrazów: A — poznański port lotniczy: 9—15—7—5—6—15; B — radziecka sonda międzyplanetarna: 7—13—4—10—8; C — polski bombowiec z lat międzywojennych, typu LWS-6: 11—10—12—14; D — polskie linie lotnicze: 1—2—3.

Opracował: Janusz Palacz

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie do 4.IV.71 r., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Arytmograf".



ALEKSANDER KUCAROW — Sofia-39, let. Wrażdebna bl. 2, Bułgaria. Jest pilotem lotnictwa gospodarczego. Lata na samolotach rolniczych produkcji czechosłowackiej Z-37 „Cmelak". Od 5 lat jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski", w której szczególną sympatią darzy artykuły z historii lotnictwa, nowości lotnicze ze świata oraz zdjęcia, plany i dane samolotów. W ogóle jednak interesuje się wszystkim, co związane jest z lotnictwem. Zbiera książki i czasopisma lotnicze, kolekcjonuje i wykonuje sam modele redukcyjne samolotów z całego świata. Pragnie nawiązać przyjacielską korespondencję z miłośnikami lotnictwa w Polsce. Oprócz korespondencji chciałby wymieniać z nimi książki, czasopisma, dane, modele itp. Ma nadzieję, że znajdzie w Polsce wielu przyjaciół, interesujących się jak on lotnictwem.

*

KAZIMIERZ KONOPKA — Działdowo, ul. Robotnicza 13, woj. warszawskie. Ma lat 18 i jest uczniem drugiej klasy zasadniczej szkoły zawodowej. Interesuje się bardzo lotnictwem, jest stałym czytelnikiem i kolekcjonerem „Skrzydlatej Polski", należy do modelarni lotniczej. Chciałby w przyszłości zostać pilotem. Pragnie korespondować z koleżankami i kolegami o podobnych zainteresowaniach.

*

ROMAN BRYL — Wysokie 9, pow. Konin, woj. poznańskie. Ma 19 lat i jest uczniem Technikum Górniczego. Pasjonuje się lotnictwem wojskowym. Poprzez korespondencję na tematy lotnicze z kolegami z kraju i z zagranicy pragnie pogłębiać swoje wiadomości z tej dziedziny. Języki obce: rosyjski, czeski i niemiecki.

*

JERZY BYSTRZANOWSKI — Dęblin 2, ul. Wiślana 37a/33. Interesuje się lotnictwem i astronautyką. od wielu lat jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Poszukuje pilnie następujących książek wydanych w NRD: Karl-Heinz Eyermann „Jagdflugzeuge. Jagdbomber" i „Bomber. Raketenträger. Seeflugzeuge". W zamian odstąpi rocznik 1968 „Skrzydlatej Polski" (bez nr 4 i 39) oraz luźne numery z 1967 r.

*

ANDRZEJ MACKO — Wrocław, ul. Wieczorka 126a/7. Przyjaciołom lotnictwa odsprzeda oprawione roczniki Wojskowego Przeglądu Lotniczego" z lat 1957-1964 oraz nie oprawione roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1968-1970.

*

KRZYSZTOF KOWALCZYK — m. i pta Ostrówek, pow. Wieluń, woj. łódzkie. Ma 14 lat i jest uczniem ósmej klasy szkoły podstawowej. W przyszłości pragnie zostać pilotem wojskowym lub innym. Czyta i zbiera „Skrzydlatą Polskę", książeczki z cyklu „Zrób to sam" oraz zdjęcia różnych samolotów. Pragnie wykonać model samolotu na uwięzi, do którego poszukuje silniczka modelarskiego. Chętnie nawiąże korespondencję z kolegami na interesujące go tematy.

*

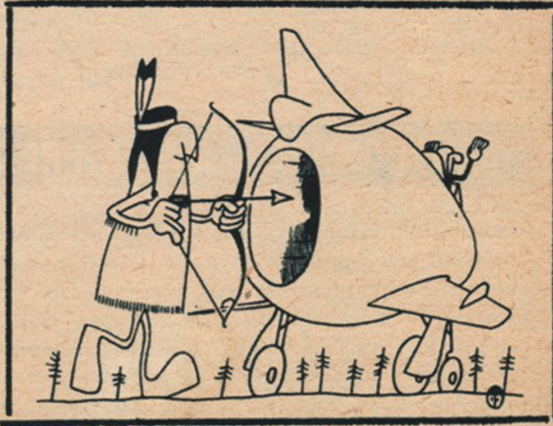
BARTŁOMIEJ BUDZYŃSKI — Ustrzyki Dolne, Prezydium PRN — Wydział BUiA, woj. rzeszowskie. Jest uczniem trzeciej klasy szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Zbiera modele plastykowe samolotów współczesnych i z okresu drugiej wojny światowej. Poszukuje danych i rysunków śmigłowca turbinowego Mi-2. Chciałby korespondować z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

*

TADEUSZ GRYCAN — Obórki, pta Przylesie, pow. Brzeg, woj. opolskie. Przyjaciołom lotnictwa może odstąpić wiele roczników i pojedyńczych numerów czasopism oraz książek w tym znaczną część o tematyce lotniczej.

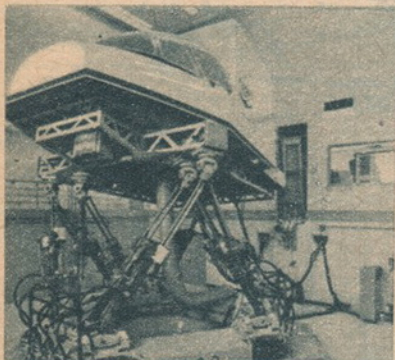
*

KRZYSZTOF ANDRECKI — Zabrze, ul. Wyzwolenia 2/4. Interesuje się lotnictwem, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie nawiązać kontakt z kolegami, którzy interesują się samolotami pasażerskimi i bojowymi z okresu II wojny światowej. Prosi też przyjaciół lotnictwa o odstąpienie rocznika „Skrzydlatej Polski" z 1969 r. oraz o dane samolotów: De Haviland „Dragon" i „Winnie Mae of Oklahoma".



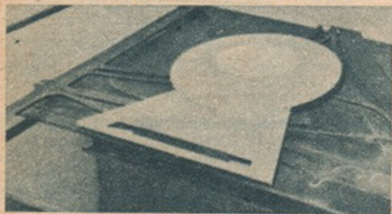
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

SYMULATOR LOTU



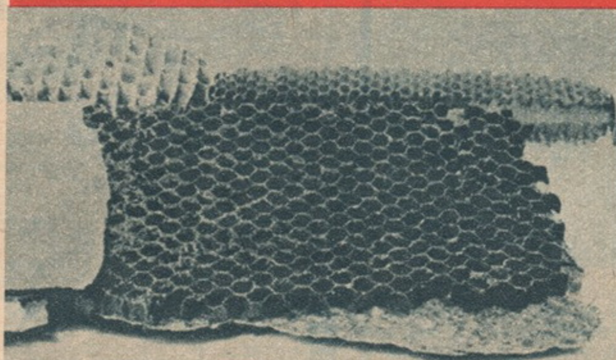
Oto pierwszy symulator lotu do szkolenia i treningu pilotów samolotów pasażerskich L-1011 „Tristar". Został on zbudowany w Kanadzie i współpracuje z projektorem filmowym, naśladownikami efektów akustycznych i drgań oraz z 2 komputerami. Zapewnia całkowity program wydarzeń mogących wystąpić w locie, przy starcie i lądowaniu — w dowolnych warunkach atmosferycznych oraz analizę sprawności pilota.

PAŁAC LOTNICTWA



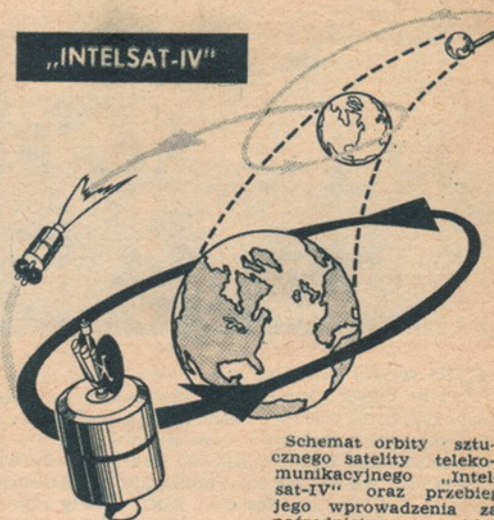
Tak będzie wyglądał wg. zatwierdzonego ostatnio projektu Pałac Lotnictwa i Astronautyki w Paryżu, usytuowany nad Sekwaną. Średnica części kołowej — 200 m, długość elewacji od strony rzeki — 300 m. W pałacu znajdzie pomieszczenie m. in. francuskie muzeum lotnictwa oraz różne wystawy.

WYPEŁNIACZ ULOWY



Czytelnicy nasi często zapytują jak wygląda wypełniacz ulowy w konstrukcjach lotniczych. Oto przykład konstrukcji przekładkowej z wypełniaczem ulowym (komórkowym) z tworzywa sztucznego. Grubość pojedynczej warstwy wypełniacza 8 mm. Taka konstrukcja zapewnia lekkość i wytrzymałość.

„INTELSAT-IV"

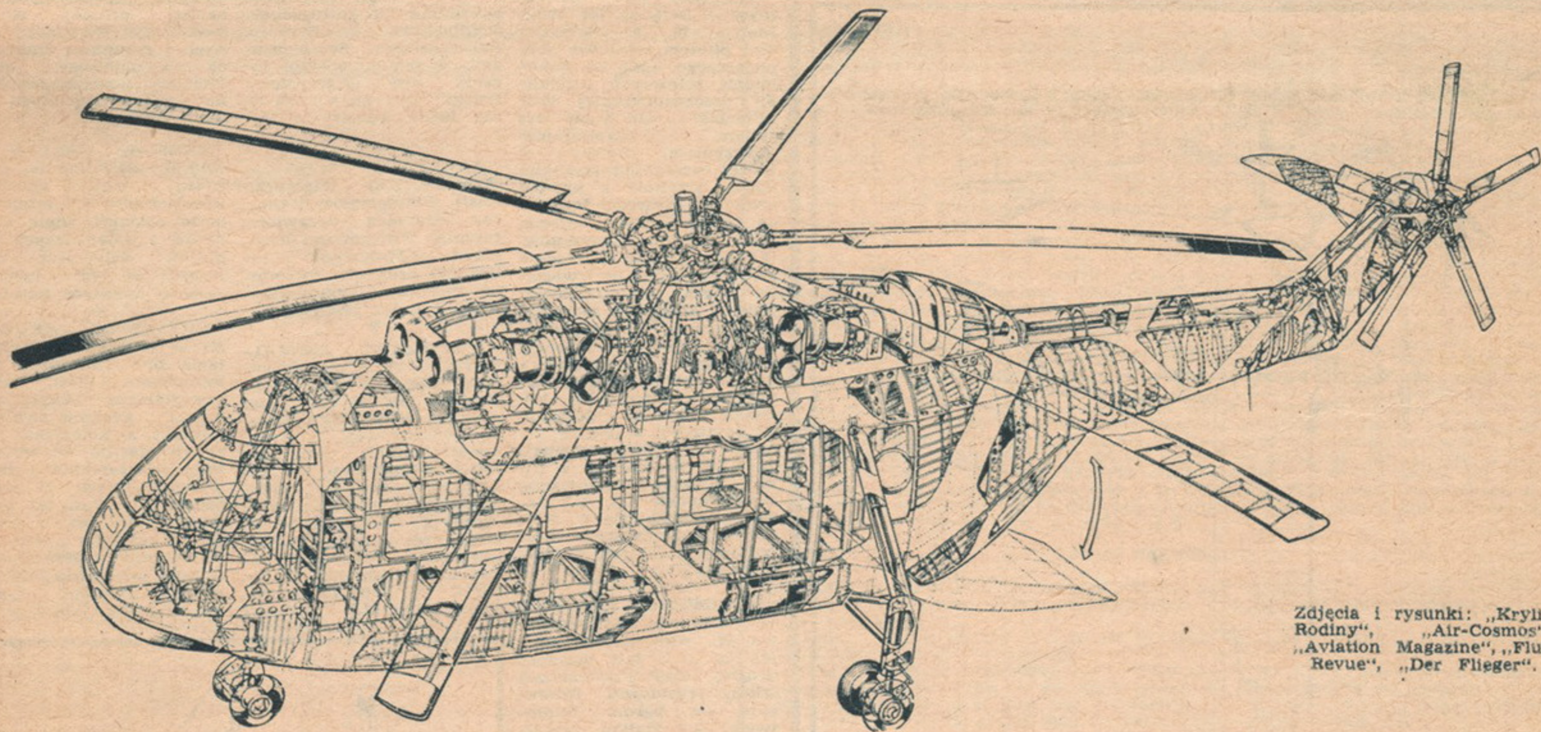


Schemat orbity sztucznego satelity telekomunikacyjnego „Intelsat-IV" oraz przebieg jego wprowadzenia za pośrednictwem orbity przejściowej.

SAMOLOT ROLNICZY

Piper PA-36 „Pawnee-II" jest nową, geometrycznie powiększoną wersją znanego samolotu rolniczego „Pawnee". Oto jego dane techniczne (w nawiasie — dane wersji „Pawnee-I"). Rozpiętość — 11,88 (11) m, długość — 8,44 (7,52) m, pow. płata — 20,8 (17) m². Zapas paliwa (283 (144) l. Ciężar całkowity — 1 723 (1 315) kg. Pojemność ładunku agrolotniczego — 0,85 m³ dla silnika o mocy 285 KM i 1,05 m³ dla silnika o mocy 320 KM (0,59 m³ dla silnika o mocy 235 KM i 260 KM).





Zdjęcia i rysunki: „Krylia Rodiny", „Air-Cosmos", „Aviation Magazine", „Flug Revue", „Der Flieger".

ŚMIGŁOWIEC „SUPER-FRELON"

Przekrój perspektywiczny przedstawia duży francuski śmigłowiec pasażerski i transportowy SA-321 „Super-Frelon". Może on przewozić 34—37 pasażerów oraz 3 osoby załogi na odległość ponad 200 km. Prędkość max. — 240 km/h. Trzy silniki turbinowe o mocy 1 400 — 1 550 KM każdy. W wersji transportowej śmigłowiec przewozi ładunek 2 500 kg na odległość — 563 km (zapas paliwa na 20 min. lotu) lub na małą odległość — ładunek pod kadłubem o ciężarze 4 500 kg.





AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

SKRZYDLATA POLSKA

MARZEC 1971



LOTNISKA SPORTOWE SZEROKO OTWARTE DLA MŁODZIEŻY

„SKRZYDLATA POLSKA" rozmawia z prezesem Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. WŁADYSŁAWEM JAGIEŁŁO

„Skrzydlata": — Panie Prezesie! Przede wszystkim interesuje nas, jak proces odnowy w życiu politycznym i społecznym kraju przejawia się w działalności Aeroklubu PRL?

Gen. Jagiełło: — Z satysfakcją mogę stwierdzić, że działacze lotnictwa sportowego już wcześniej dostrzegli konieczność nadania władzom Aeroklubu bardziej społecznego charakteru. Znalazło to swój praktyczny wyraz na ostatnim Krajowym Zjeździe (grudzień 1969) w zmianach statutowych i zwiększeniu liczby członków Zarządu Głównego APRL. Dzięki temu w naczelnych władzach naszej organizacji obok działaczy szczebla centralnego mogli znaleźć się przedstawiciele terenu, ludzie którzy na co dzień pracują i działają na lotniskach aeroklubów. Ta szeroka reprezentacja lotniczej społeczności w Zarządzie Głównym korzystnie wpływa na podejmowane decyzje. Niemniej jednak widzę konieczność szerszej konsultacji z ludźmi lotnictwa, z pilotami. skoczkami i modelarzami przy ustalaniu dalszych kierunków rozwoju Aeroklubu PRL, przy precyzowaniu nowych zadań.

Lotnictwo sportowe ma, jak wiemy, poważne zadania społeczne w zakresie sportu, kształtowania postaw młodzieży, obronności i politechnizacji. Jako organizacja społeczna dysponujemy ograniczonymi, uzasadnionymi przez sytuację gospodarczą kraju, możliwościami finansowymi. I dlatego realizacja naszych zamierzeń uzależniona jest od inicjatywy i dobrej roboty każdego z członków Aeroklubu PRL, od umiejętnego wykorzystywania istniejących rezerw i efektywnego gospodarowania posiadanymi środkami. W sytuacji, gdy nasi rodacy poświęcają niedziele na pracę, aby tylko przysporzyć więcej dóbr, to i my — lotnicy — otrzymane społeczne fundusze musimy wykorzystywać z największą odpowiedzialnością i starannością.

Zagadnienie to, między innymi, było tematem rozszerzonego posiedzenia Zarządu Głównego APRL (w marcu br.) z prezesami i kierownikami aeroklubów regionalnych. Zaplanowaliśmy to spotkanie dla możliwie szerokiej wymiany poglądów na ocenę minionego sezonu i aktualne zadania.

Wydaje mi się bowiem, że w zbyt wielu jeszcze klubach istniejące obiektywne trudności usiłuje się rozwiązywać jedynie przez wyciąganie ręki w stronę bądź Zarządu Głównego APRL, bądź miejscowych zakładów pracy. Tymczasem sytuacja wygląda następująco: Zarząd Główny rozdysponował posiadane środki według zadań aeroklubów. Więcej aktualnie nie mamy. I dlatego powiadamy: latajcie jak najwięcej, ale... za dodatkowo wygospodarowane fundusze. Z radością powitamy taki klub, który po otrzymaniu dotacji grupy C wylata więcej aniżeli aeroklub grupy A. Czy jest to możliwe? Tak! Pod warunkiem jednak, że działacze aeroklubu regionalnego w miejsce kierowania próśb do zakładów o darowiznę — w dzisiejszych warunkach niezwykle trudną do uzyskania — zaproponują miejscowym zakładom bądź organizacjom konkretne i opłacalne dla obu stron usługi. Na przykład — awaryjne dostawy części, zlecone przeloty, szkolenie dzieci pracowników wytypowanych przez Radę Zakładową, loty z najlepszymi pracownikami itp. Można stwierdzić ogólnie, że dalszy rozwój aeroklubów regionalnych w znacznej mierze zależy od umiejętności zdobywania, wygospodarowania dodatkowych środków.

Oczywiście stawiamy zwiększone wymagania nie tylko przed aeroklubami regionalnymi, ale i centralnymi organami Aeroklubu PRL. Dlatego w szerszej mierze będziemy korzystać z opinii i wniosków ekspertów, którzy społecznie pracują w naszych komisjach specjalnościowych. Ich cenne uwagi i spostrzeżenia muszą być rozpatrywane oraz realizowane możliwie szybko i w pełnym zakresie, są to bowiem opinie fachowców, a zarazem przedstawiciele terenu. Strukturę i pracę Biura Zarządu Głównego APRL zmieniamy w tym kierunku, by jego pracownicy swoimi wysokimi kwalifikacjami i doświadczeniami jak najlepiej służyli aeroklubom regionalnym. Częściej więc w tym sezonie będą pracownicy Biura ZG w terenie, by pomagać, radzić, kontrolować. Będzie miało to inną dobrą stronę. Siedzenie w biurze prowadzi do „wykazywania się pracą", czyli... opracowywania zarządzeń. A nadmiar tychże — jak wiemy — nie zawsze usprawnia pracę. Wspominam o tym, bo nowy styl pracy wymaga od nas staranności w doborze zarządzeń dla klubów. Słusznie bowiem — na przykład — skrytykowano na marcowej naradzie zarządzenie o konieczności każdorazowej zgody władz centralnych na zabranie w powietrze pasażera..

„Skrzydlata": Pracownicy Aeroklubu PRL to poważna grupa zawodowa o rozmaitych specjalnościach. Będziemy wdzięczni za parę słów o poczynaniach władz lotnictwa sportowego na rzecz poprawy warunków socjalno-bytowych ludzi zatrudnionych w aeroklubach.

Gen. Jagiełło: Chciałbym tu stwierdzić, że w naszych aeroklubach mamy wielu długoletnich, zasłużonych i ofiarnych pracowników, zwłaszcza wśród kadry szkoleniowej i technicznej. Zdajemy sobie sprawę, że nasze możliwości płacowe i w ogóle warunki pracy nie są zbyt atrakcyjne. Dlatego podstawowym czynnikiem integracyjnym pracowników klubu jest zamiłowanie do lotnictwa. Stąd moja sugestia, by wszyscy pracownicy klubów, bez względu na zajmowane stanowisko, byli pilotami lub skoczkami. Jestem przekonany, że latający księgowy będzie lepiej prowadził buchalterię aeroklubu, a technik-pilot z większą troskliwością odnosił się do sprzętu.

Problemy ludzkie mamy w centrum uwagi. Przede wszystkim chcielibyśmy, aby w lotnictwie sportowym pracowało się po prostu miło, aby w aeroklubach regionalnych panowały przyjemne stosunki mię-

CIĄG DALSZY NA STR. II





DALSZY CIĄG ZE STR. I

LOTNISKA SPORTOWE SZEROKO OTWARTE DLA MŁODZIEŻY

dzyludzkie, oparte na wzajemnym zaufaniu i zrozumieniu. Wspólnie z zarządami aeroklubów będziemy czuwali, by zapobiec konfliktom.

Aby poprawić warunki materialne byłych instruktorów, którzy z różnych względów przechodzą do innych prac w lotnictwie sportowym, wprowadziliśmy ekwiwalent wyrównujący utracony dodatek kaloryczny. Dodatek ten będą również otrzymywali pracownicy aeroklubów na innych stanowiskach, którzy jednak prowadzą działalność instruktorską.

Na nowo musimy spojrzeć na tabelę należności odzieży ochronnej. Trzeba koniecznie zlikwidować mankamenty, występujące dość powszechnie w tym zakresie.

Lokalizacja tegorocznych obozów kondycyjnych personelu szkoleniowego w Lesznie wzbudziła pewne zastrzeżenia. Zgadzamy się, że są one słuszne, gdyby traktować obóz jako przedłużenie urlopu. Do takiej jednak lokalizacji zmusiła nas konieczność ograniczenia wydatków. Chciałbym wyrazić nadzieję, że w przyszłych latach zgrupowania kondycyjne instruktorów będziemy mogli przeprowadzać w atrakcyjnych miejscowościach turystycznych.

Widzimy konieczność opracowania „regulaminu pracy” czy „umowy zbiorowej” — mniejsza o nazwę — w lotnictwie sportowym. Wiemy przecież, że nasi instruktorzy i mechanicy pracują w sezonie znacznie więcej ponad ustawowe osiem godzin. Należy im się za to odpowiedni ekwiwalent. Z drugiej strony zależy nam na jasnym sformułowaniu obowiązków na każdym stanowisku, aby ocena pracy mogła być jednoznaczna. Myślę, że projekt takiego „regulaminu pracy” poddamy szerokiej ocenie zainteresowanych pracowników, aby we wspólnej dyskusji powstała rzecz nie budząca zastrzeżeń.

Będziemy szerzej, niż dotychczas, stosować wobec pracowników lotnictwa sportowego gratyfikacje moralne, wyrażające społeczne uznanie za ich cenną pracę. Myślę tu o wszelkiego rodzaju wyróżnieniach, odznaczeniach itp.

„Skrzydlata“: — Panie Prezesie! Przejdźmy może do innych problemów Aeroklubu PRL. W ubiegłym roku nowe kierownictwo naszego Stowarzyszenia, mówiąc lapidarnie — postawiło na młodzież. Czy kierunek ten będzie aktualny w nadchodzącym sezonie?

Gen. Jagiełło: — Jak najbardziej. Moim zdaniem, lotnictwo sportowe jest przede wszystkim domeną młodzieży. Dlatego staramy się jak najszerzej otworzyć lotniska sportowe dla dziewcząt i chłopców. Wprawdzie posiadane środki pozwalają nam na ograniczoną liczbę szkolonych, która określona jest w planach aeroklubów regionalnych, ale równocześnie apelujemy do wszystkich klubów — szukajcie rezerw, latajcie oszczędnie, zdobywajcie dodatkowe środki i szkolcie, szkolcie, szkolcie! Przy czym zależy nam, aby szkolenie to było intensywne, aby — na przykład — młody szybownik w ciągu jednego roku był już blisko srebrnej odznaki.

Najzdolniejszym przedstawicielom młodego pokolenia zapewniamy specjalną opiekę i dodatkowe możliwości intensywnego treningu. W tym celu powołaliśmy kadry juniorów. Wprowadzony przez nas we wszystkich dyscyplinach lotniczego sportu system lig umożliwia szybkie zdobycie doświadczenia zawodniczego i awans do czołówki utalentowanych młodych pilotów i skoczków. Wierzę, że w tej licznej grupie młodych sportowców lotniczych znajdziemy takich, którzy będą w następnych latach umacniać wysoką w świecie pozycję polskiego lotnictwa.

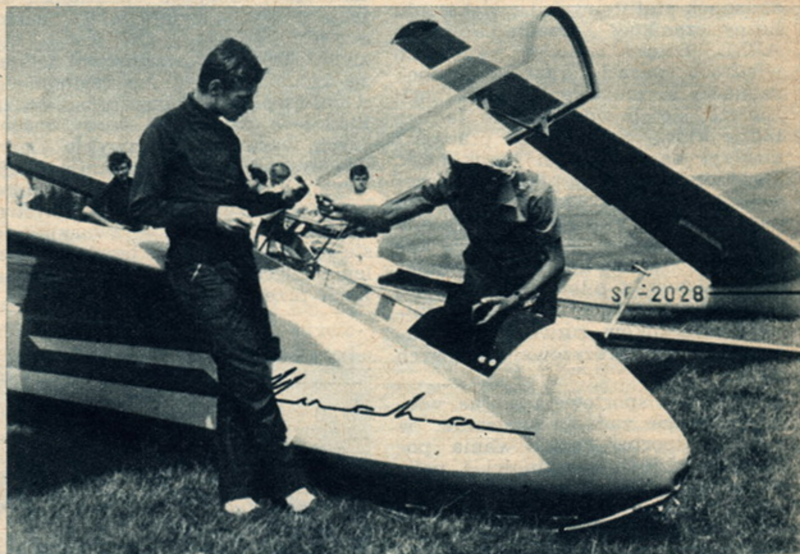
„Skrzydlata”: — Panie Prezesie! W naszej rozmowie, ograniczonej objętością pisma, nie możemy prosić o zajęcie stanowiska wobec rozlicznych problemów lotnictwa sportowego. Chcielibyśmy jednak usłyszeć opinię Pana Prezesa w dwóch istotnych kwestiach — społecznego zaangażowania członków aeroklubów oraz bezpieczeństwa lotów.

Gen. Jagiełło: — Wydaje mi się, że jesteśmy dopiero na początku długiej drogi prowadzącej do uspołecznienia — w pełnym tego słowa znaczeniu — pracy aeroklubów regionalnych. Niestety, przez wiele lat przyzwyczailiśmy członków klubów do tego, że mają oni prawo „brać i żądać”, prawie nic w zamian nie świadcząc na rzecz społeczności lotniczej. Nie muszę chyba uzasadniać, jak bardzo układ taki jest niewłaściwy. Sądzę, że mamy prawo i powinniśmy wymagać od pilotów oraz skoczków różnego rodzaju świadczeń na rzecz aeroklubu, który udostępnia im kosztowne latanie. Możliwości pracy społecznej w aeroklubie regionalnym jest wiele. Pracą taką mogą być loty usługowe (holowanie, wyrzucanie skoczków), instruktorskie, naprawy i konserwacja sprzętu, odczyty w kołach lotniczych, pogadanki — wszelkiego rodzaju działalność popularyzatorska. Społeczne władze klubów i sekcji mają wielkie pole do popisu w stawianiu swoim członkom konkretnych zadań i kontroli ich wykonania.

Teraz o drugiej sprawie. Nie chciałbym tu podawać współczynników, Łczb, zajmować się porównaniami. Materiały takie znakomicie opracowuje nasz wydział BiHL, który na co dzień dokonuje przedsięwzięć zmierzających do poprawy bezpieczeństwa lotów. Korzystając natomiast z możliwości — dzięki „Skrzydlatej Polsce” — bezpośredniego dotarcia do pilotów i skoczków, chciałbym zwrócić się właśnie do nich, by sami, we własnym gronie, bez oglądania się na „górę”, instrukcje i zarządzenia — dyskutowali o sprawach bezpieczeństwa lotów, potępiali kolegów popełniających wykroczenia, doskonalili się w pilotażu i eksploatacji. By podejmując każdą decyzję w powietrzu, mieli na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo we własnym interesie. Bo ciągle w wykazie przyczyn wypadków spotykamy zbyt często sformułowania: „nieprawidłowa decyzja, błąd pilotażu, zła eksploatacja”.

„Skrzydlata”: — Dziękujemy Panu Prezesowi za wypowiedź. Zawarte w niej spostrzeżenia z pewnością pomogą w codziennej działalności aeroklubów regionalnych.

Rozmawiał:
JERZY POMIANOWSKI



Ośrodki szkoleniowe Aeroklubu PRL i aerokluby regionalne są szeroko otwarte dla młodych, rozmiłowanych w lotnictwie kandydatów na naukę pilotażu.
Zdjęcia: M. Kalinowski, J. Pomianowski i archiwum

NOWA SZYBOWCOWA KADRA JUNIORÓW

Szef Działu Szkolenia ZG APRL powołał do Szybowcowej Kadry Juniorów w 1971 roku następujących pilotów:

1. **Józef Baniowski** (Aeroklub Śląski), 2. Zbigniew **Brzostowski** (Leszno), 3. Piotr **Czarnecki** (Aeroklub Bydgoski), 4. Janusz **Centka** (Aeroklub Poznański), 5. J. **Cieszyński** (Aeroklub Bydgoski), 6. Tadeusz **Gołata** (Aeroklub Bydgoski), 7. Jerzy **Grudziński** (Aeroklub Białostocki), 8. Wiesław **Iwański** (Aeroklub Podhalański), 9. Marek **Kopernok** (Aeroklub Rybnicki), 10. Tadeusz **Kowalski** (Leszno), 11. Zofia **Koziak** (Aeroklub Wrocławski), 12. Tadeusz **Jacnacki** (Aeroklub Częstochowski), 13. Marek Moszczyński (Aeroklub Wrocławski), 14. Jerzy **Piątek** (Aeroklub Stalowowolski), 15. Anna **Przybyła** (Aeroklub Łódzki), 16. Bogusław **Pudzianowski** (Aeroklub Radomski), 17. Piotr **Rudomino** (Aeroklub Pomorski), 18. Andrzej **Roman** (Aeroklub Gdański), 19. Jerzy **Szempliński** (Aeroklub Jeleniogórski), 20. Jan **Trojanowski** (Aeroklub Mielecki), 21. Stanisław **Wróbel** (Aeroklub Rybnicki), 22. Stanisław **Wujczak** (Leszno).

25 LAT AEROKLUBU BIELSKO-BIALSKIEGO



STANISŁAW FEDYSZYN
Wiceprezes Aeroklubu Bielsko-Bialskiego

DWUDZIESTOPIĘCIOLETNIA działalność Aeroklubu Bielsko-Bialskiego stanowi piękną kartę historii polskiego lotnictwa sportowego w Polsce Ludowej. Bezpośrednio po wyzwoleniu kraju spod okupacji hitlerowskiej grono entuzjastów lotnictwa, których pierwsze dni wolności zastały na terenie Bielska, przystąpiło do jego odbudowy. Szybka i skuteczna działalność tej garstki entuzjastów spowodowała zgrupowanie wokół niej specjalistów, ludzi oddanych lotnictwu i wyzwolenie ogromnej inicjatywy w kierunku odbudowy sławy polskich skrzydeł. Nadzwyczaj trafną okazała się decyzja Ministra Komunikacji, powołująca do życia już w maju 1945 r. „Centralny Harcerski Ośrodek Szybowcowy" w Bielsku, któremu podporządkowany został całokształt zagadnień szybowcowych na Śląsku.

Ośrodek skupiał wokół siebie szereg kół szybowcowych i dysponował bazą techniczną w postaci warsztatów w Białej. Ogromny entuzjazm młodzieży i sprężyste kierownictwo ośrodka prowadzonego w tym czasie przez **Tadeusza Puchajdę** sprawiły, że Bielsko i Biała przekształciły się w pierwszych latach powojennych w centrum polskiego lotnictwa sportowego. Wokół ośrodka skupiła się grupa dawnych szybowników i konstruktorów, która podjęła inicjatywę kontynuacji prac przedwojennego lwowskiego Instytutu Techniki Szybowcowej i Motoszybowcowej. Zauważono bowiem pilną potrzebę stworzenia zaplecza naukowo-technicznego dla zapewnienia trwałego rozwoju szybownictwa. Na tej bazie powstał Instytut Szybownictwa, który w programie swym prowadził prace w zakresie wyszkoleniowo-sportowym i techniczno-naukowym.

12 września 1945 r. zorganizowany został Aeroklub Bielsko-Bialski, a terenem jego działalności stał się piękny obiekt lotniskowy, wzniesiony ze składek społeczeństwa śląskiego w 1935 roku dla potrzeb lotnictwa sportowego.

Rozpoczął się żmudny okres usuwania zniszczeń wojennych. Zdewastowane i podminowane bombami tereny i zabudowania wymagały ogromnego wkładu pracy, koniecznego dla przywrócenia stanu używalności. Poparcie władz, entuzjazm i zapał młodzieży, ofiarność jednostek Wojska Polskiego pozwoliły na szybką restaurację obiektu, a pierwsze samoloty Po-2 umożliwiły organizację lotów i rozpoczęcie szkolenia.

Bielski ośrodek lotniczy rozwija się, zdobywa licznych przyjaciół wśród przedstawicieli władz i miejscowego społeczeństwa. Prezesem zostaje znany i ceniony działacz ruchu robotniczego, ówczesny prezydent miasta **Szczepan Jurzak. P. Kotowski, W. Janica, W. Humen, A. Gawęda, T. Gajda** — oto kilka nazwisk z owych lat, nazwisk ludzi do dziś jeszcze częstokroć czynnych w lotnictwie.

Lata te, legitymowane głównie nalotem na szybowcach i samolotach, już wtedy szeregują Bielsko pośród najbardziej aktywnych w Polsce, a oprócz tego Aeroklub staje się kuźnią nowych kadr. W maju 1946 r. odbywa się w Aleksandrowicach Unifikacyjny Kurs Instruktorów Szybowcowych, a w 1947 r. Wyższy Teoretyczny Kurs Instruktorów Szybowcowych.

W sierpniu 1946 r. rozegrane zostały w Bielsku pierwsze po wojnie Krajowe Zawody Lotnicze. Impreza staje się impulsem do dalszej, wytężonej pracy szkoleniowej, zakończonej pięknym sukcesem w postaci czołowego miejscą w kraju i zdobycia nagrody Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej — statuy kolumny Zygmunta.

Podaję również pierwsze rekordy:

— pilot **Jankowski** uzyskuje rekordowe przewyższenie na szybowcu jednomiejscowym — 3 850 m,
— pilot **A. Zientek** ustanawia rekordy Polski z pasażerem na szybowcu dwumiejscowym — przewyższenie 2 630 m i długotrwałość lotu 23 godz. i 51 minut.

Pojawia się postać **Tadeusza Góry**, medalisty Lilienthala, który pierwszy w Polsce i drugi na świecie został posiadaczem Złotej Odznaki Szybowcowej z trzema diamentami. T. Góra pracuje przez wiele lat w aeroklubie na stanowisku szefa szkolenia.

Czołowa lokata Aeroklubu w latach 1954, 1955 i 1956 w ogólnokrajowym współzawodnictwie przynosi aeroklubowi sztandar Zarządu Głównego Związku Młodzieży Polskiej.

Niezależnie od działalności sportowej, bujnie rozwija się życie klubowe. Usytuowana w centralnym punkcie miasta świetlica lotnicza jest zawsze pełna, a atrakcyjne formy jej działalności kulturalnej i propagandowej promieniują, zdobywając coraz szersze kręgi sympatyków i przyjaciół, z których wielu zmienia się w aktywnych pilotów i działaczy lotniczych.

W centrum uwagi znajduje się praca z młodzieżą, której droga do lotnictwa prowadzi poprzez modelarstwo. W roku 1949 przy współpracy Państwowego Instytutu Robót Ręcznych w Bielsku zorganizowany zostaje I Kurs Instruktorów Modelarstwa Lotniczego. Modelarnia położona na terenie Białej jest zawsze pełna i nie może pomieścić wszystkich, którzy pragną oddać się tej pięknej dziedzinie zainteresowania.

Wychowanka ABB **W Sternicka** jest członkiem kadry narodowej i startowała w zawodach krajowych oraz w NRD, Jugosławii, ZSRR i w NRF. Działalność szybowcową prowadził przez wiele lat instruktor **Jan Winczo.** Główny nacisk położony był w Bielsku zawsze na szkolenie podstawowe. Rocznie przebywało tutaj zawsze 20 uczniów wyszkolonych podstawowo, chociaż bywały okresy, kiedy liczba ta dochodziła do 35. Ponadto około 10 pilotów rocznie szkolono w lotach holowanych. Szczególną troską otaczane są obozy LPW, przy realizacji których aeroklub ściśle współpracuje z organizacją ZMS. Roczny nalot kształtował się w granicach 1 000 — 1 800 godzin lotu.

Dalszą chlubną kartą są rekordy ustanowione przez naszych szybowników:

● Wysokość absolutna 5 968 m i przewyższenie 5 411 m na szybowcu dwumiejscowym, osiągnięte przez **A. Brzuskę i R. Kosioła (1950)**

● prędkość 82,5 km/h w przelocie docelowym 100 km, uzyskana przez **A. Dziurzyńskiego i R. Lewandowskiego (1953)**

● prędkość po trasie trójkąta 100 km wynosząca 61,5 km/h, uzyskana przez **A. Zientka i A. Dziurzyńskiego (1953)**

● odległość 636 km w przelocie docelowo-powrotnym, pokonana przez **F. Kępkę juniora (1962)**

● kobiecy rekord świata w locie docelowo-powrotnym , ustanowiony przez **H. Badurową** z pasażerką **K. Pietraszek.**

Ponadto zawodnicy bielscy biorą udział w Mistrzostwach Polski, gdzie T. Góra, reprezentujący ABB od lat, zostaje mistrzem Polski w roku 1962, F. Kępka junior zostaje mistrzem w roku 1964, wicemistrzem w 1965 i w roku 1967 zwycięża na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Orle (ZSRR) oraz zdobywa tytuł wicemistrza świata kolejno w South Cerney (W. Brytania) w roku 1966 i w Marfie (USA) w roku 1970.

Sekcję samolotową przez wiele lat prowadził instruktor **C. Świeciński**, kontynuując program nakreślony w początkowych latach działalności przez instruktora **T. Górę.** Na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych działalność skoncentrowana była na odcinku akrobacji. Znany był wówczas w kraju stworzony przez T. Górę jako trenera zespół akrobacyjny w składzie **A. Niżnik, R. Kosiol i S. Studencki.** W dalszych latach, z przyczyn niezależnych od aeroklubu, brakowało dopływu młodych kadr. Sytuacja uległa zmianie w roku 1967, kiedy rozpoczęto znów szkolenie podstawowe, zasilając szeregi sekcji nowym narybkiem. Mimo trudnej sytuacji sprzętowej sekcja ma w ostatnich latach na swym koncie duże osiągnięcia, a fakt zdobycia przez pilotów dużej ilości uprawnień świadczy o narastającej dynamice i prężności tej odmłodzonej dzisiaj sekcji.

Na podkreślenie zasługuje działalność sportowa. Zawodnicy w Bielsku-Białej biorą udział we wszystkich prawie imprezach krajowych, zajmując doskonałe miejsca. Wystarczy przytoczyć tylko ustaloną od lat pozycję sportową **W. Gawlika**, reprezentującego od roku 1967 barwy bielskie. Tytuły wicemistrza Polski w latach 1967 i 1970, zwycięstwo w Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów w roku 1968 i czołowe miejsca w latach 1969 i 1970, jak również zwycięstwo w Locie Pol. Zach. Polski im. F. Żwirki w 1970 r. — nie przeszkadzają mu w aktywnej pracy społecznej nad przekazaniem swych umiejętności wyrastającemu nowemu pokoleniu zawodników samolotowych. Duże sukcesy w zakresie akrobacji samolotowej odnosi również pilot **K. Duc.**

Bardzo silnie rozwiniętą dyscypliną na terenie Bielska-Białej jest modelarstwo lotnicze. Aeroklub nawiązał w tej dziedzinie ścisłą współpracę z Inspektoratem Oświaty, powołując do życia 36 Kół Lotniczych, powierzając im prowadzenie szkolnych modelarni. W wyniku tej działalności powstała w Bielsku-Białej silna grupa, licząca ponad 1 000 modelarzy. Działalnością modelarską kieruje od lat zastępca kierownika d/s społeczno-politycznych **S. Wojtas.** Duży wkład pracy i wysokie kwalifikacje instruktorów przyniosły piękne sukcesy. Modelarze bielscy z **E. Trzopkiem** na czele wielokrotnie zdobywali tytuły mistrzowskie i wicemistrzowskie w zawodach krajowych w różnych klasach modeli. Aeroklub organizuje corocznie mistrzostwa modeli latających oraz zawody modelarskie klas II i III.

Dzięki pomocy Inspektoratu Oświaty aeroklub stał się inicjatorem organizowanych corocznie obozów modelarskich w Nowym Targu, które w okresie wakacyjnym stwarzają młodzieży doskonałe warunki wypoczynku i przynoszą doskonałe efekty wyszkoleniowe i wychowawcze.

Praca szkoleniowa oparta była zawsze o niezawodną i ofiarną pracę personelu technicznego klubu.

Spośród wielu różnorodnych imprez organizowanych przez Aeroklub Bielsko-Bialski wymienić należy jako najważniejsze:

— Zlot i Zjazd Plakietowy w Cierlicku (CSRS) w 1957 r.
— Samolotowe Mistrzostwa Polski w 1959 r.
— Beskidzki Zlot Nocny w 1963 r.
— Mistrzostwa Akrobacji Samolotowej w 1964 r.
— Spadochronowe Mistrzostwa Polski w 1966 r.
— Puchar Beskidów — szybowcowy w 1969 r. i spadochronowy w 1970 r.

Imprezy były zawsze organizowane przy współudziale miejscowych władz partyjnych i administracyjnych. Realizacją ich zajmował się Społeczny Komitet Lotniczy, w skład którego wchodzą między innymi I sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR i przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku-Białej. Komitet ten patronuje bezpośrednio całokształtowi działalności lotniczej regionu.

Aeroklub współpracuje z różnymi organizacjami, czego dowodem jest silna więź z Komitetem Powiatowym PZPR i Radami Narodowymi, udział przedstawiciela ABB w komisji d/s Sportu przy Komitecie Wojewódzkim PZPR oraz w Wojewódzkiej i Powiatowej Komisji Koordynacyjnej organizacji obronnych. Ponadto istnieje szeroka współpraca z Frontem Jedności Narodu.

Osobny rozdział w dziejach aeroklubu stanowi współpraca z organizacją młodzieżową. Wspólnym wysiłkiem aeroklubu i Zarządów Wojewódzkiego i Powiatowego ZMS powstał w Bielsku-Białej klub „IKAR", położony w centrum miasta. Stał się on ośrodkiem propagandy lotniczej, pierwszym tego typu w Polsce klubem młodzieżowym, cieszącym się liczną frekwencją i oferującym bogaty młodzieżowy program szkoleniowy, propagandowy i rozrywkowy. Dowodem oceny naszej pracy z młodzieżą jest wręczenie klubowi przez przewodniczącego ZG ZMS pierwszego w Polsce sztandaru dla aeroklubu regionalnego, dokonane w roku 1966. W rok później sztandar ten został wyróżniony przez Wojewódzką Radę Narodową w Katowicach zbiorową odznaką „Zasłużonemu dla Rozwoju Województwa Katowickiego". Ponadto aeroklub odznaczony został w 1966 roku medalem 100-lecia Sportu Polskiego, a w roku 1969 Medalem 50-lecia Lotnictwa Sportowego.

Bardzo dynamicznie rozwijający się bielski okręg przemysłowy stwarza perspektywy dalszego rozwoju aeroklubu, tym bardziej że teren działalności obejmujący powiaty: bielski, cieszyński, żywiecki i pszczyński, posiada zaludnienie blisko pół miliona.

Naturalne warunki geograficzne i jeden z najładniejszych w kraju obiektów stwarzają Bielsku warunki do organizowania imprez lotniczych krajowych i międzynarodowych, jak również dają możliwości przeprowadzania różnych kursów i zgrupowań, tym bardziej, że w Bielsku istnieje silne zaplecze wykładowców skupionych wokół zakładów szybowcowych i okręgu IKCSP.

Zarząd aeroklubu z prezesem mgr inż. **T. Gajdą** składa się z ludzi o wieloletnim stażu działalności lotniczej i społecznej oraz o bogatym doświadczeniu. Zbiera się regularnie co miesiąc, biorąc na warsztat wszystkie zasadnicze problemy, będące przedmiotem wnikliwej analizy i oceny w trosce o dalszy rozwój aeroklubu.

Działalność swoją zarząd opiera na szerokiej inicjatywie społecznej, która w Bielsku ma swą bogatą tradycję.

Wchodząc w drugie 25-lecie Aeroklub Bielsko-Bialski pozostawia chlubnie zapisaną kartę w historii polskiego lotnictwa i podejmuje nadal ciąg dawnej tradycji, aby twórczo krzewić idee lotnictwa na ziemi beskidzkiej.

Dr inż. BOHDAN JANCELEWICZ

Korespondencja własna z Paryża

NOWOŚCI Z KOMISJI SZYBOWCOWEJ FAI

KOLEJNE posiedzenie Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI (CIVV) odbyło się w Paryżu w dniu 6.III. br., poprzedzone całodziennym posiedzeniem biura złożonego z przewodniczącego, wiceprzewodniczących i sekretarza oraz zaproszonych zainteresowanych członków komisji.

Ważność poruszonych problemów spowodowała dość liczny udział delegatów w obradach komisji. Przybyli również specjalnie zaproszeni prezydent FAI, F. Forrer oraz dyrektor generalny FAI C. E. Hennecart. Przybył również, aktywnie uczestniczący w obradach przewodniczący OSTIV L. A. De Lange. W sumie reprezentowane były 24 (na 28 wybranych) narodowe Aeroklubu, w tym z krajów socjalistycznych obok Polski (delegacja jednoosobowa) znalazły się delegacje z ZSRR, Czechosłowacji, Bułgarii, Węgier i Rumunii oraz Jugosławii.

Już samo zestawienie punktów porządku obrad może świadczyć o ważności obrad. Po przyjęciu protokołów z poprzednich posiedzeń, zasadnicza część obrad miała objąć sprawozdanie delegacji USA z organizacji Szybowcowych Mistrzostw Świata w Marfie w 1970 r., omówienie i zatwierdzenie czterech ostatnich rozdziałów kodeksu sportowego w części dotyczącej szybowców (klasa D), przedyskutowanie i akceptacja propozycji złożonych przez aerokluby narodowe, ubiegające się o przyznanie im organizacji mistrzostw świata oraz wybory Biura Komisji.

15-minutowy referat delegacji amerykańskiej był na tyle ogólnikowy, że poza znanymi już wszystkim delegatom ocenami nie wniósł nic nowego. Stąd też dyskusja ograniczyła się do złożenia jeszcze raz podziękowań dla delegacji amerykańskiej. Z upoważnienia Komisji Szybowcowej APRL złożyłem również wyrazy uznania za sprawną organizację tej imprezy i za gościnność, z jaką spotykała się w USA nasza ekipa.

Dyskusja nad ostatnimi czterema rozdziałami kodeksu sportowego dla klasy D (szybowce) obejmowała zagadnienia uzupełnień i zmian w rozdziale 8 (Mistrzostwa Świata). Komisja zaakceptowała pozostawienie dwóch zasadniczych klas w mistrzostwach, tzn. otwartej i standard. Wewnątrz klasy otwartej postanowiono przyznawać puchar FAI dla zawodnika, który na szybowcu o rozpiętości nie przekraczającej 19 m zajmie w klasyfikacji końcowej najwyższą lokatę. Proponowane przez delegatów NRF wprowadzenie współczynników korekcyjnych w klasie otwartej nie zostało zaakceptowane. Postanowiono zebrać więcej doświadczeń na podstawie wyników zawodów krajowych. Z zainteresowaniem wysłuchali delegaci informacji o naszych doświadczeniach i pracach w tym zakresie.

W rozdziale 9 zatytułowanym „Punktacja" postanowiono, że aeroklub narodowy organizujący mistrzostwa świata otrzyma z biura CIVV propozycje (maksimum trzy wersje) systemu punktacji. Po dokonaniu wyboru jednej z nich i ewentualnym wprowadzeniu niewielkich modyfikacji, należy przesłać końcowy projekt do biura CIVV do akceptacji, nie później niż dziewięć miesięcy przed mistrzostwami.

Rozdział 10 opisujący klasy szybowców, biorących udział w mistrzostwach, wzbudził najwięcej polemik ze względu na zmiany w regulaminie szybowców klasy standard. Trudno i chyba niecelowo byłoby opisywać tu przebieg dyskusji. Zaakceptowano większością głosów dwie ostatnie zmiany w dotychczasowym regulaminie szybowca klasy standard. Chodzi o dopuszczenie od 1974 roku hamulców aerodynamicznych w postaci klap na krawędzi spływu skrzydeł oraz od 1972 roku wodnego balastu, który może być wyrzucany w powietrzu. Biuro będzie powoływać zespół ekspertów orzekający o dopuszczalności poszczególnych rozwiązań klap hamulcowych na podstawie rysunków schematycznych przedstawianych przez aeroklub zgłaszający szybowiec, w terminie nie późniejszym niż osiem miesięcy przed mistrzostwami.

Wprowadzono również nowy rozdział (11) do kodeksu sportowego, zatytułowany „Motoszybowce". Rozdział ten, traktowany jako pierwszy krok na drodze do kodyfikacji sportowej motoszybowców, zawiera dość szczegółowe przepisy ukierunkowujące dalszy rozwój motoszybownictwa. Pierwsze mistrzostwa świata z uwzględnieniem motoszybowców będą rozgrywane od 1974 roku. Regulamin szczegółowy mistrzostw zostanie opracowany do stycznia 1973 roku.

Po przerwie przystąpiono do dyskusji nad kolejnym, niezwykle ważnym punktem: data i miejsce mistrzostw świata w 1972 roku. Do biura CIVV wpłynęły oficjalnie cztery zgłoszenia. Na rok 1972 zgłosiły swoje kandydatury Australia i Jugosławia, a na dalsze lata Finlandia i Argentyna. Materiały przygotowane przez Australię mogą śmiało stanowić wzór, jak należy przygotowywać oferty. Opracowanie zawierało nawet pisma władz i przedsiębiorstw angażujących się finansowo w imprezę, nie mówiąc o szczegółowych informacjach terenowych, meteorologicznych i... finansowych. To była niestety jedyna, ale niezwykle skuteczna antyreklama tych atrakcyjnych propozycji. Szacunkowy koszt ekipy europejskiej złożonej tylko z jednego pilota i dwóch pomocników, przy udziale jednego pomocnika z Australii, kształtuje się na poziomie 3 500 dolarów amerykańskich. Po znacznym wysiłku finansowym, związanym ze startem w Marfie, zdecydowana większość delegatów zwróciła swoje zainteresowania w stronę Jugosławii. Jedynie Nowa Zelandia i Stany Zjednoczone decydowały się na ewentualny udział w mistrzostwach organizowanych w Australii. Głosowanie było więc tylko formalnością. Mimo znacznie mniej starannego opracowania oferty ze strony Jugosławii, zapadła decyzja na jej korzyść. Argument istotny — 12 dolarów za dobę od uczestnika pokrywa całość kosztów. **A więc najbliższe spotkanie czołowych szybowników świata odbędzie się w pierwszej połowie lipca 1972 roku, w znanym ośrodku Vrsac w Jugosławii.** Po raz pierwszy wpłynęło do komisji tyle zgłoszeń organizacji mistrzostw. Komisja powzięła więc decyzję bardziej kompleksową. Przyznała organizację mistrzostw w 1974 roku Australii, a w 1976 — Finlandii. Jugosławia została zobowiązana do złożenia szczegółowych propozycji nie później niż do końca czerwca 1971 r.

W sprawach różnych delegat NRF poinformował, że nawiązane kontakty z MKOL i zachodnioniemieckim komitetem olimpijskim w sprawie pokazu szybownictwa, jako sportu, w czasie Olimpiady w Monachium, nie dały wyników pozytywnych. Olimpiada bowiem to zawody, a nie pokazy.

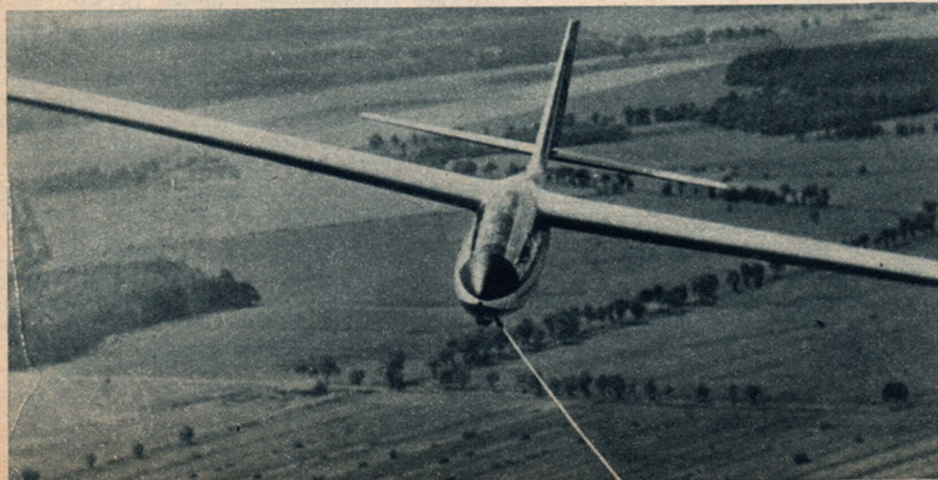
Poinformowano również komisje o rozesłaniu, do głosowania, do wszystkich aeroklubów narodowych kandydatur najlepszych szybowników do odznaczenia Medalem Lilienthala. Wśród ośmiu kandydatów — Jan Wróblewski.

Przedstawiciel Szwecji Oeberg przedstawił ciekawą propozycję podjęcia międzynarodowych prac nad konstrukcją szybowca zawodniczego w założeniu prostego i taniego, zbliżonego do pierwotnych założeń szybowca klasy standard. Jest to pewien nawrót do idei olimpijskiej.

Ze swojej strony przedstawiłem zagadnienia, o których dyskutowaliśmy na ostatnim posiedzeniu komisji szybowcowej. Pewne zainteresowanie wzbudziły nasze propozycje odnośnie wprowadzenia klasy „monotyp", przy czym szybowiec oferowaliby organizatorzy mistrzostw. Dali temu wyraz np. Szwedzi w rozmowie po posiedzeniu komisji. Również apel do aeroklubów narodowych o podjęcie prac nad sprawą bardziej sprawiedliwych punktacji, uwzględniających jakość konkurencji, spotkał się z zainteresowaniem.

Na podstawie zalecenia kierownictwa APRL zwróciłem się z propozycją kontynuacji w czasie mistrzostw świata pięknej tradycji wciągania na maszt flag narodowych i grania hymnów narodowych dla zwycięzców. Przewodniczący komisji Gehriger oświadczył, że postanowienia te są zawarte w regulaminie mistrzostw, ale nie zawsze FAI może wyegzekwować ich realizację — siła wyższa (?).

Kolejnym ważnym punktem były wybory nowego kierownictwa komisji. Spośród trzech kandydatów zgłoszonych w sposób tajny, przewodniczącym wybrano ponownie A. Gehrigera ze Szwajcarii. Z około piętnastu kandydatów zgłoszonych na stanowiska wiceprzewodniczących wybrano czterech: Ann Welch (Anglia), Seffa Kuntza (NRF), prof. Piero Morelli'ego (Włochy) i niżej podpisanego. Zaskakujący mnie wybór na stanowisko wiceprzewodniczącego CIVV jest, oczywiście, dowodem, że długoletni dorobek polskiego szybownictwa zarówno ze strony technicznej, jak i sportowej, cieszy się wielkim uznaniem w świecie i jest źródłem kredytu zaufania dla jego przedstawicieli, co oczywiście bardzo cieszy i zobowiązuje. Sekretarzem biura CIVV został wybrany przez aklamację ponownie W. Grandjean.



„Cobra" w locie.

Zdjęcie: A. Ziemiński



Zdjęcie: J. Pomianowski

KOMISJE SPECJALNOŚCIOWE

SAMOLOTOWA

Pierwsze w tym roku posiedzenie Komisji Samolotowej Aerokubu PRL odbyło się 26 lutego w Warszawie. Już na wstępie obrad przyjęto uchwałę, w której Komisja Samolotowa zwraca się z prośbą do Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, aby jedno z najbliższych posiedzeń Prezydium ZG APRL, wspólnie z Komisją Samolotową, poświęcone było rozpatrzeniu perspektywicznych planów rozwoju samolotów sportowych.

Z Kolei Komisja Samolotowa przyjęła problemowy plan swej pracy na 1971 r. oraz zapoznała się z głównymi zamierzeniami wyszkoleniowymi i sportowymi Aeroklubu PRL na 1971 r. W dyskusji m. in. podkreślono z uznaniem stanowisko APRL, który w działalności sportowej widzi najlepszą formę podnoszenia kwalifikacji lotniczych.

Przy ocenie VI Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych stwierdzono, że impreza ta ze względu na wartości szkoleniowo-sportowe powinna być rozgrywana co roku. W przypadku, gdyby dotychczasowi gospodarze zawodów — Lublin i Świdnik — napotykali na zbyt duże trudności organizacyjne, proponuje się rozgrywać je w innych ośrodkach na terenie kraju.

W punkcie poświęconym omówieniu aktualnych spraw sprzętowych przypomniano m. in., że pomimo trudności materiałowych trwają prace przy samolocie akrobacyjnym „Beskid", które mają być zakończone w br.

Specjalne wystąpienie członka Komisji Samolotowej, głównego inspektora KCSP, inż. **Zbigniewa Lewandowskiego,** poświęcone było zabezpieczeniu w spadochrony ratownicze działalności szybowcowej i samolotowej Aeroklubu PRL. Stwierdził on m. in., że: ilość spadochronów ratowniczych nie zabezpiecza wszystkich miejsc w szybowcach i samolotach; służba spadochronowa wielu aeroklubów nie przestrzega warunków przechowywania i konserwacji spadochronów; należy wymagać od personelu etatowego aeroklubów większej troski o stan tych spadochronów; w niektórych aeroklubach brak jest odpowiednich pomieszczeń do przechowywania i koserwacji spadochronów; obecna, bardzo zła sytuacja w tej dziedzinie, jest konsekwencją niewłaściwego postępowania w czasie kilku ostatnich lat.

Skrajnym przykładem takiej działalności jest fakt zawieszenia przez KCSP niemal wszystkich spadochronów Aeroklubu Gliwickiego.

W przeddzień posiedzenia Komisji Samolotowej odbyło się kolejne, robocze posiedzenie Rady Trenerów. **(kh)**



KRONIKA

INOWROCŁAW

W dniu 7 marca br. odbyło się Walne Zgromadzenie Sprawozdawcze Aeroklubu Kujawskiego, na którym dokonano podsumowania wyników wyszkoleniowych i pracy społeczno-politycznej na przestrzeni roku 1970. Z ramienia Biura ZG Aeroklubu PRL uczestniczył w obradach Bolesław Łabno, który w swym wystąpieniu wysoko ocenił pracę aeroklubu na przestrzeni roku sprawozdawczego.

W uznaniu zasług, za włożony wkład pracy dla lotnictwa, przyznane zostały przez Zarząd Główny APRL nagrody rzeczowe Zenonowi Sitniakowi oraz Józefowi Bogusławskiemu. Ponadto odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego otrzymał dr Benedykt Boliński. Uczestnicy Walnego Zgromadzenia, przyłączając się do apelu Ogólnopolskiego Komitetu Budowy Zamku Królewskiego w Warszawie, przekazali na ten cel 340 zł.

Eugeniusz Wojciechowski

KATOWICE

Utrzymanie więzi koleżeńskiej wśród kolegów lotników wszystkich specjalności oraz wśród sympatyków lotnictwa; troska o udzielanie opieki społecznej i pomocy materialnej członkom Klubu Seniorów oraz rodzinom po zasłużonych lotnikach; ścisła współpraca z Aeroklubem Śląskim w formie pomocy i udziału w imprezach i uroczystościach lotniczych oraz opieka nad modelarniami lotniczymi; kontakt z klubami lotniczymi w zakładach pracy; prelekcje i pogadanki w szkołach i zakładach pracy oraz kołach ZBoWiD — to najważniejsze z form działalności, jakie wytyczył sobie regionalny Klub Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Śląskim.

Klub Seniorów w Katowicach postanowił przy tym objąć swą działalnością, poza Katowicami, także Sosnowiec, Zabrze, Gliwice i Częstochowę. Zdecydowano też wzmóc propagandę lotniczą przy współpracy prasy, radia i telewizji.

Andrzej Pendziach

Wkładka do numeru 13 (1029) z 28 marca 1971 r. tygodnika „Skrzydlata Polska". Redaguje zespół „Skrzydlatej Polski" przy współpracy z Aeroklubem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.